

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт финансов, экономики и управления
(наименование института полностью)

38.03.02 Менеджмент

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Логистика и управление цепями поставок
(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Повышение эффективности деятельности автотранспортной компании (на примере ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»)

Студент

Е.А. Бочкина

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук, доцент Е.А. Боргардт

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2022

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнила: Бочкина Екатерина Анатольевна.

Тема работы: Повышение эффективности деятельности автотранспортной компании (на примере ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»).

Руководитель: канд. экон. наук, доцент Е.А. Боргардт.

Цель бакалаврской работы – разработка мероприятий, направленных на повышение эффективности деятельности автотранспортной компании.

Объект исследования – ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ», организация, предоставляющая комплекс транспортно-логистических услуг.

Предмет исследования – организационно-экономические отношения, складывающиеся в процессе разработки и внедрения мероприятий, направленных на повышение эффективности деятельности автотранспортной компании.

Методы исследования – синтез, горизонтальный анализ, вертикальный анализ, сравнительный анализ, классификация, дедукция, индукция, системный подход, графический метод.

Краткие выводы по бакалаврской работе: рассмотрены теоретические аспекты повышения эффективности деятельности автотранспортной компании, проведена оценка эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» и разработаны мероприятия по повышению ее результативности.

Практическая значимость работы заключается в том, что результаты исследования в виде мероприятий по повышению эффективности деятельности автотранспортной компании могут быть применены в деятельности как исследуемого предприятия ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ», так и в деятельности аналогичных компаний той же отрасли и специфики.

Содержание

Введение.....	4
1 Теоретические аспекты повышения эффективности деятельности автотранспортной компании.....	7
1.1 Эффективность деятельности: понятие, сущность, критерии оценки	7
1.2 Основные направления повышения эффективности деятельности автотранспортного предприятия	19
2 Оценка эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»	34
2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»	34
2.2 Анализ эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»	46
3 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ».....	62
3.1 Внедрение средств автоматизации логистических процессов ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ».....	62
3.2 Обновление автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ».....	67
Заключение	72
Список используемой литературы	74
Приложение А Показатели оценки эффективности деятельности организации по методике, описанной Г.В. Савицкой	78
Приложения Б Показатели оценки эффективности деятельности автотранспортного предприятия	80
Приложение В Организационная структура ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»	82
Приложение Г Состояние, движение и использование автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ».....	86
Приложение Д Бухгалтерский баланс ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ».....	88
Приложение Е Отчет о финансовых результатах	90

Введение

Актуальность темы бакалаврской работы определяется тем, что целью деятельности любого коммерческого предприятия, в том числе автотранспортного, является получение прибыли, которое достигается только в случае осуществления эффективной деятельности. Соответственно, производственные процессы должны быть организованы таким образом, чтобы результаты деятельности предприятия обеспечивали не только его стабильное функционирование, но и развитие.

Автотранспортная отрасль является одной из значимых в экономике страны, так как ее роль заключается в обеспечении связей между другими сферами. Повышение эффективности деятельности автотранспортных предприятий имеет большое значение для развития не только данной области деятельности, но и тех, обслуживанию которых она осуществляет.

Вопросы повышения эффективности автотранспортных предприятий освещены в трудах многих современных авторов в различных направлениях. Так, например, Л.Т. Гиляровская, Д.А. Ендовицкий, Г.В. Савицкая, И.Н. Иванов, Н.К. Моисеева рассматривали понятие эффективности деятельности предприятия, в том числе применительно к различным отраслям. Б.А. Аникин, А.М. Афонин, А.А. Бачурин, В.М. Беляев, А.В. Вельможин, В.В. Щербаков рассматривали особенности деятельности автотранспортных предприятий, факторы, влияющие на нее, и формирующие резервы роста предприятия, а также возможные направления повышения эффективности деятельности автотранспортного предприятия.

Целью бакалаврской работы является разработка мероприятий, направленных на повышение эффективности деятельности автотранспортной компании.

Исходя из цели работы, решению подлежат следующие задачи:

- обобщение теоретических аспектов повышения эффективности деятельности автотранспортной компании;

- выявление основных направлений повышения эффективности деятельности автотранспортной компании;
- составление организационно-экономической характеристики ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»;
- проведение анализа эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»;
- разработка мер, способствующих повышению результативности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ».

Объект исследования – ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ», организация, предоставляющая комплекс транспортно-логистических услуг.

Предмет исследования – организационно-экономические отношения, складывающиеся в процессе разработки и внедрения мероприятий, направленных на повышение эффективности деятельности автотранспортной компании.

Методы исследования, использованные в процессе написания работы, – синтез, горизонтальный анализ, вертикальный анализ, сравнительный анализ, классификация, дедукция, индукция, системный подход, графический метод.

Информационную базу исследования составили:

- официальные статистические материалы, приведенные на сайте Федеральной службы государственной статистики, в разделе «Транспорт» – «Перевозки грузов по видам транспорта», «Грузооборот автомобильного транспорта (с 2000 г.)»;
- данные отраслевых исследований, приведенные на сайте Министерства транспорта Российской Федерации;
- бухгалтерская отчетность ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019 – 2021 гг.;
 - опубликованные труды авторов, изучавших вопросы повышения эффективности автотранспортных компаний.

Практическая значимость работы заключается в том, что результаты исследования в виде мероприятий по повышению эффективности деятельности автотранспортной компании могут быть применены в деятельности как исследуемого предприятия ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ», так и в деятельности аналогичных компаний той же отрасли и специфики.

Структура бакалаврской работы представлена введением, тремя разделами, заключением, списком используемой литературы и источников, 6 приложениями. Объем работы составляет 79 страниц, не включая приложения.

Во введении сформулированы актуальность исследуемой темы, цель, задачи, объект, предмет, методы исследования, информационная база, практическая значимость и планируемая структура работы.

В первом разделе будут рассмотрены понятие и сущность эффективности деятельности предприятия, критерии ее оценки; описаны особенности автотранспортной отрасли, приведены статистические данные, характеризующие рынок автотранспортных предприятий и роль данной отрасли в экономике страны; рассмотрены перспективы развития рынка автотранспортных предприятий; определены основные направления повышения эффективности деятельности автотранспортных предприятий.

Во втором разделе на основании бухгалтерской отчетности и иных сведений об исследуемом предприятии будет составлена организационно-экономическая характеристика деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ», проведен анализ эффективности ее деятельности за 2019-2021 гг. и определены существующие проблемы и резервы роста.

В третьем разделе на основании результатов проведенного во втором разделе анализа будут предложены мероприятия, направленные на повышение эффективности исследуемого предприятия.

В заключении будут обобщены результаты проведенного исследования и сформулированы краткие выводы по трем разделам.

1 Теоретические аспекты повышения эффективности деятельности автотранспортной компании

1.1 Эффективность деятельности: понятие, сущность, критерии оценки

Эффективность является ключевой категорией в деятельности каждого предприятия, определяющей его конкурентоспособность и позицию на рынке. До определенного времени оценка эффективности деятельности предприятия сводилась к расчету определенных финансовых показателей, таких как прибыль, рентабельность и другие. Однако в последующем в процессе накопления практических данных о деятельности предприятий и теории, и практики стали сходить во мнении, что рассматриваемые финансовые показатели являются отражением деятельности в определенных экономических условиях в прошлом, тогда как предпринимательская среда является чрезвычайно динамичной. Как следствие, оценка фактических показателей прибыли и рентабельности недостаточна для корректировки деятельности в моменте. Это предопределило поиск научным сообществом иных взглядов на проблему эффективности деятельности организации и ее оценки.

В основе проблемы эффективности стоит необходимость поиска точки соотношения безграничных потребностей с ограниченными ресурсами, то есть их максимально эффективное использование. По мнению Е.С. Грузневич и З.И. Щелкуновой, «важность понимания сущности экономической категории «эффективность» заключается в том, что она влияет на формирование системы показателей, выбор методов и подходов к анализу и толкованию конечных результатов оценки эффективности деятельности коммерческой организации» [9].

Подходы к пониманию и определению эффективности деятельности менялись с течением времени, по мере изменения экономической ситуации,

развития национальной и международной экономики, а также расширения научного мировоззрения. Изначально эффективность деятельности воспринималась как результативность и ее соотношение с понесенными затратами. Затем под эффективностью деятельности стали подразумевать производительность как степень достижения целей, поставленных руководством. На сегодняшний день понятие эффективности деятельности предприятия рассматривается в контексте и внутренней, и внешней среды [23].

Таким образом, единого толкования термина «эффективность деятельности» не сформировано. Приведенные в трудах современных ученых-экономистов определения рассмотрены в таблице 1.

Таблица 1 – Определения категории эффективность

Автор	Формулировка определения
Савицкая Г.В.	«сложная экономическая категория, раскрывающая связь между затратами (ресурсами) в процессе производства и его результатом; результативность хозяйствования» [27]
Б.А. Райзберг	«относительный эффект, результативность процесса, операции, проекта, определяемые как отношение эффекта, результата к затратам, расходам, обусловившим, обеспечившим его получение» [18].
Панько Ю.В.	«суть результативности финансово-хозяйственной деятельности предприятия и исчисляется как отношение достигнутых результатов в сопоставлении с произведенными затратами» [16].
Н.К. Моисеева В.И. Сергеев	«когда речь идет об эффективности мероприятий, направленных на повышение рентабельности логистической системы, может определяться как отношение чистой прибыли (или чистого дохода) к единовременным затратам (капитальными вложениям)» [9].
О. Н. Хижа	«категория, характеризующая способность системы генерировать определенный результат (эффект) в конкретных временных рамках, но с наименьшими затратами (ресурсами)» [31]

В целом, можно отметить, что вопрос определения сущности категории эффективности остается дискуссионным. Так первоначально, по мнению большинства источников, в начале XIX века на этапе формирования классической экономической теории данная категория была рассмотрена

Д. Рикардо в труде «Начала политической экономии и налогового обложения», в котором он определял эффективность с позиции отношения результата к затратам [19].

Позднее, в середине XIX века, на тапе развития марксизма К. Марксом в труде «К критике политической экономии» исследовались особенности трансформации общественно-политических формаций и экономическая эффективность, по его мнению, является для этого обязательным условием. Иными словами, предпосылкой для перехода к новой формации является достижение эффективности применения производственных ресурсов и отношений.

В начале XX века вопросы эффективности глубоко изучал Вильфредо Парето, в теориях которого эффективность расценивалась как предельное состояние, при котором ни один показатель более не может быть улучшен без ухудшения другого показателя.

Дальнейшее развитие категория эффективности получила в «Экономической теории благосостояния» А. Пигу, который считал необходимым для каждого товара находить точку, в которой предельная общественная выгода была равна предельным общественным издержкам.

Позднее аспекты эффективности раскрывались в теореме Коуза, сформулированной Д. Стиглером, а также в труде «Двенадцать принципов эффективности» Г. Эмерсона, который считал ее основной задачей управления. Принципы Г. Эмерсона внесли неоценимый вклад в развитие данной категории, обозначив направления повышения эффективности.

В работе «Эффективный руководитель» П. Друкера эффективность деятельности организации рассматривается во взаимосвязи с личными качествами руководства, а именно его способностью организации деятельности для получения максимальных результатов при наименьших издержках.

Значимым также представляется подход французского экономиста М. Алле, который в труде «Условия эффективности и экономики», описывал

эффективность как такую степень использования ресурсов, при которой невозможно получение больших результатов.

Достаточно глубоким для понимания природы возникновения понятия эффективности является подход, который раскрывают К.Р. Макконелл и С.Л. Брю в своем труде «Экономикс». Они не дают прямого определения эффективности, однако считают основополагающей для экономики потребность в эффективном использовании ограниченного количества доступных ресурсов через достижение полной занятости и полного объема производства. То есть под эффективностью подразумевается максимальное использование ресурсов при максимальном удовлетворении потребностей. Данные авторы указывают, что «полный объем производства подразумевает два вида эффективности: эффективность распределения и эффективность производства» [6]. При этом эффективность распределения подразумевает, что ресурсы направляются на удовлетворение наиболее значимых потребностей общества, а эффективность производства достигается при наименьших затратах. По мнению авторов, «эффективность производства достигается, когда требуемые товары и услуги производятся с наименьшими затратами» [6].

Что касается современных исследователей, то А.Д. Шеремет подходит к пониманию эффективности как результативности в форме получаемых доходов относительно размера авансированных или потребленных ресурсов [32].

Эти и другие определения позволяют сделать вывод о том, что все определения понятия эффективности деятельности сводятся к четырем ключевым подходам:

- эффективность как соотношение каких-либо показателей, чаще всего финансового результата и понесенных затрат на его достижение (затратный подход);
- эффективность как результативность, степень достижения цели, производительность (целевой подход);

- эффективность как показатель способности достигать определенных результатов (результативный подход);
- эффективность как характеристика, качественный критерий [31].

Таким образом, эффективность деятельности является сложным и многогранным экономическим понятием, охватывающим все аспекты деятельности предприятия, сущность которого выражается в соотношении результата деятельности и затрат, понесенных в целях достижения данного результата в определенном временном периоде, учитывающая принцип экономичности.

Отдельное внимание следует обратить на взаимосвязь эффективности деятельности предприятия и логистического подхода к управлению предприятием.

Данный подход реализуется путем управления сквозными материальными, финансовыми и информационными потоками на основе информационной, технико-технологической и экономической интеграции всех звеньев цепи поставок. Управляющие воздействия в рамках логистического подхода разрабатываются в целях обеспечения эффективности функционирования логистической цепи путем оптимизации издержек и снижения рисков посредством совершенствования снабженческих, производственных и сбытовых процессов.

Оценка эффективности деятельности предприятия является важной частью процесса управления предприятием. Ее результаты являются основой принятия решений, касающихся развития компании, в том числе планируемой производительности труда и основных средств, объема продаж, затрат и иных аспектов.

Процесс оценки эффективности деятельности предприятия должен учитывать три ключевых принципа:

- взаимосвязь целей деятельности компании и результатов данной деятельности. Данный принцип выражается в том, что конечный результат должен учитывать баланс результатов по отдельным целям

каждого направления деятельности предприятия. То есть для достижения максимальной эффективности должно быть найдено компромиссное решение, учитывающее всю совокупность целей деятельности организации;

- оптимальность – данный принцип взаимосвязан с первым, его суть выражается в степени приближенности к максимально эффективному соотношению показателей в системе, то есть когда одни показатели стремятся к максимуму, а другие к минимуму;
- учет зависимости показателей финансово-хозяйственной деятельности предприятия от стадии жизненного цикла организации. С развитием компании возможности повышения показателей эффективности деятельности предприятия возрастают.

Для проведения оценки эффективности деятельности предприятия необходимо понимание критериев, лежащих в ее основе.

Д. Скотт Синк предложил проводить оценку эффективности с использованием таких критериев, как:

- действенность – степень соответствия фактического результата планируемому с точки зрения полезности и качества, количества и достаточности, времени, иными словами, степень достижения организацией поставленных целей;
- экономичность – степень соответствия фактического количества затраченных ресурсов плановому, то есть «результативность организационной системы в отношении затрат». Деятельность экономична в том случае, когда фактические затраты меньше или равны планиваемым. Плановые показатели определяются на основании планов, смет, нормативов, фактические показатели - на основании данных бухгалтерского учета по проведенным операциям;
- «качество – это степень соответствия системы требованиям, спецификациям и ожиданиям». Данный критерий оценивается с точки

- зрения удовлетворенности конечного потребителя и возможности использования по целевому назначению;
- рентабельность – отношение полученных доходов и произведенных расходов; для оценки данного критерия используется совокупность коэффициентов;
 - производительность – степень эффективности использования имеющихся ресурсов (материальных, трудовых, управленческих). Оценивается как отношение объема реализованных товаров или услуг к соответствующим расходам. По мнению большинства исследователей, данный критерий является наиболее показательным для целей оценки эффективности деятельности и потенциала организации;
 - качество трудовой жизни – степень удовлетворенности персонала результатами своего труда, взаимодействием в коллективе, условиями социальной жизни внутри организации;
 - инновационная активность – внедрение новшеств в различных аспектах деятельности предприятия. Данный критерий является необходимым с точки зрения обеспечения конкурентоспособности;
 - адаптивность – способность компании претерпевать изменения в своей деятельности с учетом постоянно изменяющихся условий внешней среды.

Деятельность любой компании представляет собой систему, объединяющую множество элементов данной системы, находящихся во взаимосвязи и взаимозависимости. При повышении эффективности использования каждого элемента повышается совокупная эффективность деятельности предприятия. Каждый критерий оценивается в отдельности, а эффективность оценивается по совокупности критериев. То есть одна и та же организация может быть максимально эффективна по одним критериям и абсолютно неэффективна по другим. Ключевой задачей управления эффективностью является совершенствование деятельности предприятия по

всем направлениям [23]. Кроме того, критерии оценки могут варьироваться в зависимости от отрасли, к которой относится предприятие.

С целью повышения объективности принимаемых решений необходима количественная оценка эффективности деятельности организации. Для решения данной задачи необходимо определить совокупность рассчитываемых показателей и порядок их интерпретации. В данном вопросе ученые и авторы трудов в области экономического анализа также не пришли к единому мнению.

Так, например, А.Д. Шерemet предлагает проведение комплексного анализа и оценки эффективности хозяйственной деятельности. Рассматриваемая система показателей включает оценку динамики качественных показателей используемых ресурсов (материалоотдача, фондоотдача и другие), расчет соотношения прироста ресурсов к приросту объема продукции, расчет доли влияния экстенсивности и интенсивности на прирост объема продукции и расчет относительной экономии ресурсов. Ключевым показателем оценки эффективности А.Д. Шерemet признает динамику уровня рентабельности [32].

Такие авторы как В.В. Ковалев и В.А. Уланов рассматривают методологию оценки эффективности деятельности организации на основании общепризнанных традиционных показателей эффективности использования ресурсов, финансовых вложений и показателей рентабельности.

В целом, можно отметить, что большинство отечественных авторов придерживаются системного, комплексного подхода.

Наиболее содержательной и объективной является методика, описанная Г.В. Савицкой в труде «Анализ эффективности и рисков предпринимательской деятельности» [21].

Основным критерием эффективности деятельности предприятия автор считает финансовый результат, а точнее «максимизация прибыли на единицу затрат капитала (ресурсов) при высоком уровне качества труда и обеспечении конкурентоспособности продукции» [21]. Соответственно, данная методика

построена на расчете темпов развития предприятия (прироста совокупных активов, объема продаж, прибыли, чистых активов), показателей рентабельности затрат, оборота, совокупного и собственного капитала и оценке эффективности использования и оборачиваемости капитала предприятия. Г.В. Савицкая предлагает также анализировать частные показатели эффективности использования ресурсного потенциала предприятия с целью определения факторов, влияющих на обобщающие показатели эффективности и выявления резервов роста. Их необходимо изучать во взаимосвязи с показателями интенсивности использования ресурсов – фондоотдачей, материалоотдачей, производительностью труда.

Необходимо обратить внимание, что в своем труде автор уделяет большое внимание обзору подходов различных исследователей к методике исчисления рассматриваемых показателей. В Приложении А приведены базовые вариации расчета показателей оценки эффективности деятельности организации (формулы 1-11) [8], [9], [21], [32].

Большое внимание уделяется маргинальному анализу как инструменту повышения эффективности и конкурентоспособности. Г.В. Савицкая, А.Д. Шеремет что маргинальный анализ «дает возможность определить оптимальные пропорции между переменными и постоянными затратами, ценой и объемом реализации продукции, а также минимизировать предпринимательский риск» [20], [32].

Суть данного вида анализа состоит в разделении затрат на постоянные и переменные и определении порога рентабельности (точки безубыточности), при котором имеет место минимальный объем выручки, покрывающий все затраты на производство и реализацию без возникновения убытка.

То есть отличие маргинального анализа показателей эффективности от традиционного подхода выражается в том, что маргинальный анализ учитывает факт наличия постоянных и переменных затрат, что приводит к неравномерному росту объема затрат и прибыли относительно роста объема продаж.

Соответственно, формула маржинальной рентабельности примет вид (1):

$$R_m = \frac{\sum MR}{TC} = \frac{Q * MR}{VC + FC} = \frac{Q * (P - AVC)}{Q * AVC + FC}, \quad (1)$$

где R_m – маржинальная рентабельность,

$\sum MR$ – суммарная валовая маржа,

TC – суммарные затраты на весь объем продукции,

Q – объем реализованной продукции,

MR – маржа на единицу продукции,

VC – переменные затраты на весь объем реализованной продукции,

FC – постоянные затраты на весь объем реализованной продукции,

P – цена реализации продукции,

AVC – переменные затраты единицу продукции.

Также рассматриваются такие показатели, как коэффициент валовой маржи, запас финансовой прочности, сила операционного рычага.

Коэффициент валовой маржи (K_{MR}) представляет собой отношение суммарной валовой маржи к выручке. Его формула имеет следующий вид (2):

$$K_{MR} = \frac{\sum MR}{Q * P} = \frac{Q * (P - AVC)}{Q * P}, \quad (2)$$

где $\sum MR$ – суммарная валовая маржа,

Q – объем реализованной продукции,

P – цена реализации продукции,

AVC – переменные затраты единицу продукции.

Предел безопасности (запас финансовой прочности) – это разница (в единицах) между объемом продаж, который предусмотрен бюджетом (или фактическим объемом продаж) и объемом продаж в точке безубыточности, иногда предел безопасности выражается в % от планового объема продаж.

Формула расчета запаса финансовой прочности в натуральных единицах (F) будет иметь следующий вид (3):

$$F = Q_{\text{факт}} - Q_{\text{крит}}, \quad (3)$$

где $Q_{\text{факт}}$ – фактический объем продаж, шт.;

$Q_{\text{крит}}$ – объем продаж в точке безубыточности, шт.

Запас финансовой прочности в стоимостных измерителях (F') рассчитывается по формуле (4):

$$F' = CF_{\text{факт}} - Q'_{\text{крит}}, \quad (4)$$

где $CF_{\text{факт}}$ – фактическая выручка, р.;

$Q'_{\text{крит}}$ – объем продаж в точке безубыточности, р.

Формула расчета запаса финансовой прочности в процентах (G) будет иметь следующий вид (5):

$$G = \frac{F'}{CF_{\text{факт}}} \quad (5)$$

Сила операционного рычага (эффект операционного рычага) показывает, на сколько процентов может быть увеличена прибыль организации при росте объема сбыта (выручки) на 1% (при неизменных ценах реализации и уровне постоянных затрат).

Формула расчета силы операционного рычага будет иметь следующий вид (6):

$$I = \frac{\sum MR}{PF}, \quad (6)$$

где $\sum MR$ – суммарная валовая маржа,

PF – прибыль, р.

Оценка эффективности логистической деятельности предприятия также рассматривается с разных точек зрения.

Так, К.С. Кривякин, Н.Н. Макаров и А.А. Полухина в своей статье рассматривают систему показателей оценки эффективности логистической деятельности предприятия, состоящую из общих и частных показателей. К общим относятся «уровень логистической конкурентоспособности, уровень логистического потенциала и окупаемость (рентабельность) логистических затрат» [3], к частным – «группу организационно-технологических показателей (уровень: скорости, надежности, производительности, качества, ритмичности, оборота), группу инфраструктурно-объектных показателей (уровень: емкости, пропускной способности, износа, использования мощностей, обслуживания)» [3]. Также авторы приводят классификацию показателей оценки эффективности подсистем логистики в зависимости от специфики деятельности предприятия. Так, для транспортных предприятий они предлагают рассматривать такие показатели, как:

- «среднее время оформления заказа;
- число полученных и обслуженных заявок;
- среднее время складской обработки груза;
- среднее время хранения груза;
- грузооборот склада;
- удельная нагрузка склада;
- коэффициент неравномерности загрузки склада;
- коэффициент использования грузового объема склада;
- коэффициент оборачиваемости продукции на складе;
- производительность склада;
- средняя удельная загрузка транспортных средств;
- сумма расходов на доставку груза от заказчика до получателя из расчета на 1 тонну;
- фондоотдача, фондоёмкость транспортных средств;

- коэффициент износа (пригодности) транспортных средств;
- фондорентабельность транспортных средств;
- грузооборот на единицу транспортных средств;
- производительность труда;
- темп роста производственных затрат;
- уровень информационного обеспечения;
- скорость документооборота;
- наличие инновационных технологий» [3].

Резюмируя изложенное в данном подразделе, можно отметить, что эффективность деятельности организации является одной из основных характеристик предприятия, так как является основой его конкурентоспособности. Успешными будут являться те организации, управление которыми направлено на оптимальное использование производственного потенциала для создания наилучшего для клиентов предложения потребительской ценности. Соответственно, оценка эффективности деятельности организации предстает основным инструментом для поиска резервов развития предприятия. Применение в практике хозяйствования метрик, описывающих эффективность функционирования логистической системы, позволяет разрабатывать управленческие воздействия, способствующие совершенствованию всех ее звеньев.

В следующем подразделе будут рассмотрены основные направления повышения эффективности деятельности автотранспортной компании.

1.2 Основные направления повышения эффективности деятельности автотранспортного предприятия

Автотранспортная отрасль является одной из обеспечивающих отраслей страны. Ее ключевая роль заключается в обеспечении связей между другими отраслями, такими как строительство, сельское хозяйство, общественное питание, оптовая и розничная торговля, производство, а также в оказании

транспортных услуг населению. «Транспорт выполняет интегрирующую функцию, объединяя стадии закупки, производства и сбыта в единый процесс, поскольку он принимает самое непосредственное участие на всех стадиях» [30].

Автотранспортная отрасль имеет также большое социальное значение, выражающееся в большом количестве рабочих мест, предоставляемых населению. По данным Министерства транспорта РФ, «общее количество работников, занятых в автотранспортной подотрасли, составляет около 1,7 млн. человек» [24]. Автомобильный транспорт используется в целях перемещения людей и грузов по автомобильным дорогам. Преимуществом автомобильного транспорта является его мобильность. Зачастую автомобильный транспорт является единственно возможным в случае обслуживания труднодоступных населенных пунктов. Как указывают В. Е. Шведов, В. И. Иванова, А. В. Елисеева и А. Е. Утушкина, «особенностью магистрального автомобильного транспорта является то, что перевозки грузов и пассажиров в пределах города осуществляется по тем же городским магистралям, что и внутренние перевозки. Для движения внутреннего и магистрального автомобильного транспорта при перевозке пассажиров и грузов по городу предусмотрены автотранспортные предприятия» [17]. К данной отрасли относятся предприятия, осуществляющие вспомогательную деятельность – материально-техническое обеспечение, хранение грузов, техническое обслуживание транспортных средств, необходимость которого обусловлено «массовым развитием автомобильного транспорта и сложностью конструкции основных частей и агрегатов транспортных средств» [29].

По данным Федеральной службы государственной статистики доля отрасли «Транспортировка и хранение» в общем объеме ВВП страны составила в 2019 году 6,15%, в 2020 году - 5,73%, в 2021 году – 5,40% [12]. Наглядно динамика данных показателей представлена на рисунке 1.

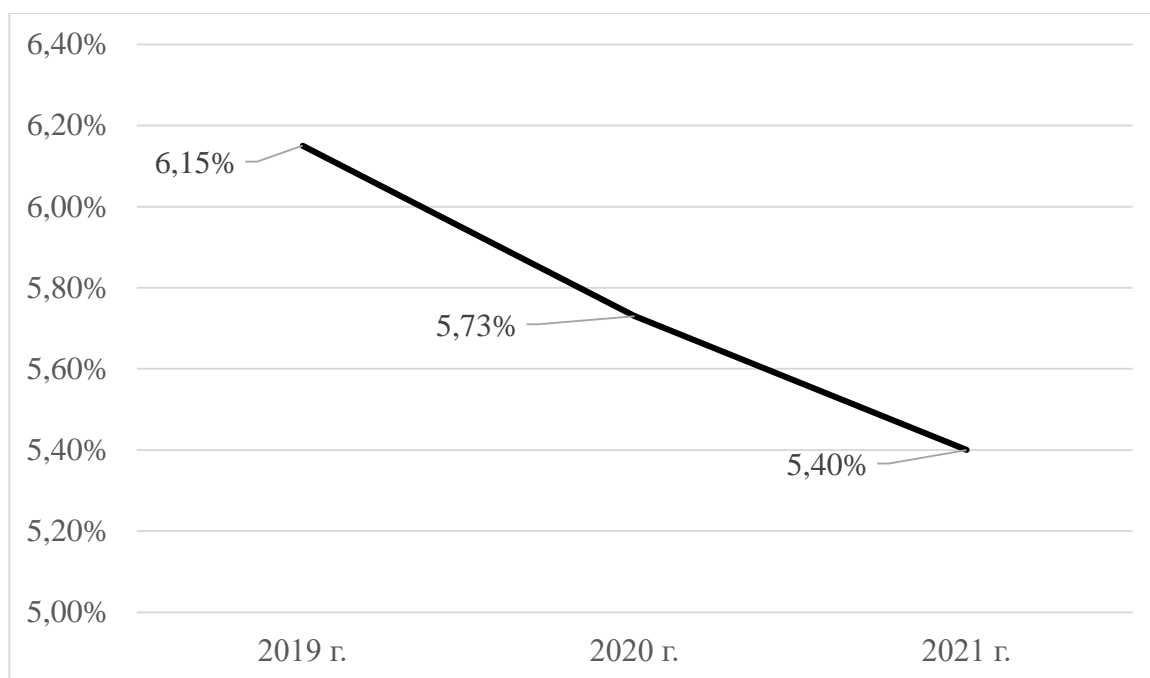


Рисунок 1 – Динамика показателя «Доля отрасли «Транспортировка и хранение» в общем объеме ВВП страны»

Согласно статистическим данным, приведенным Министерством транспорта Российской Федерации в Стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, «автотранспорт обеспечивает 5% грузооборота всех видов транспорта, а также 24% пассажирооборота транспорта общего пользования, в т.ч. – 30% пассажирооборота во внутригородском и пригородном сообщениях» [24].

Также согласно статистике, приведенной в данной Стратегии развития, «на долю российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов приходится 46% грузов. Суммарная емкость российского сектора международного рынка автотранспортных услуг составляет порядка 1,2 млрд. долларов. Сегодня на рынке международных автотранспортных услуг задействовано около 7 тысяч российских транспортных компаний с общим парком порядка 70 тысяч автомобилей» [24].

Итак, представленные статистические данные подтверждают тезис многих авторитетных авторов о том, что «транспорт является одной из

крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы» [2]. Ю.П. Анисимов, В.П. Бычков, И.В. Куксова справедливо полагают, что значение транспорта, как системообразующего фактора, будет возрастать в связи с развитием страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения» [2].

Основным преимуществом автомобильных перевозок относительно воздушного, водного и железнодорожного транспорта являются скорость перемещения и меньшая себестоимость перевозок на короткие расстояния, а также высокая маневренность [17].

Данной отрасли присущи следующие особенности:

- труд работников автотранспортных предприятий по своей сути является производительным, однако выражается не в вещественной форме, а в форме услуг;
- низкая производительность труда работников относительно других видов транспорта, являющаяся следствием более низкой грузоподъемности автотранспорта, чем у железнодорожного, водного и воздушного видов транспорта.
- соответственно, потребительская ценность деятельности данных предприятий выражается в полезном эффекте от труда работников;
- в структуре стоимости услуги большую часть занимает заработная плата сотрудников и меньшую – материальные затраты;
- высокие капиталовложения, приходящиеся на 1 тонну грузоподъемности транспортной единицы, по сравнению с железнодорожным и водным транспортом;
- высокий уровень негативного воздействия на окружающую среду;
- высокий уровень травматичности [7].

Отдельно необходимо отметить экономическую особенность автотранспортных предприятий, связанную с эффективностью их деятельности. Выручка транспортной единицы находится в прямой

зависимости от ее пробега, а себестоимость – в обратной. Это связано с распределением постоянных расходов на каждый километр пробега. Соответственно, необходимо выстраивание такой организации процесса, при которой будет достигаться наибольшая экономическая и техническая эффективность.

В целом, автотранспортные предприятия в своей деятельности ориентированы на увеличение объемов оказываемых услуг, повышение доходности и эффективности деятельности.

Объем перевозок автотранспортными предприятиями за период 2019 – 2021 гг. согласно данным Федеральной службы государственной статистики [12] представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Объем перевозок автотранспортными предприятиями за период 2019-2021 гг.

Показатель	2019	2020	2021
Перевозки грузов автомобильным транспортом, млн т	5735,3	5404,7	5490,5
Грузооборот автомобильного транспорта, млрд т.-км.	275,4	271,8	285,3
Перевозки пассажиров автобусами общего пользования, млн чел.	10637,2	7695,4	8135,2
Пассажирооборот автобусов общего пользования, млн пассажиро-км.	122493,1	88370,4	88518,7

Также согласно данным Министерства транспорта Российской Федерации, опубликованным в информационно-статистическом бюллетене «Транспорт России» прибыль (убыток) до налогообложения крупных и средних организаций сферы автомобильного транспорта по состоянию на 01.01.2022 г. 18538698 т. р. (в данной статистике учтено 1129 предприятие), на 01.01.2021 г. – (-12304027 т. р.) на 1149 предприятий, на 01.01.2020 г. – 3 888 920 т. р. на 1043 предприятий [25]-[27]. Наглядно динамика данных показателей представлена на рисунке 2.

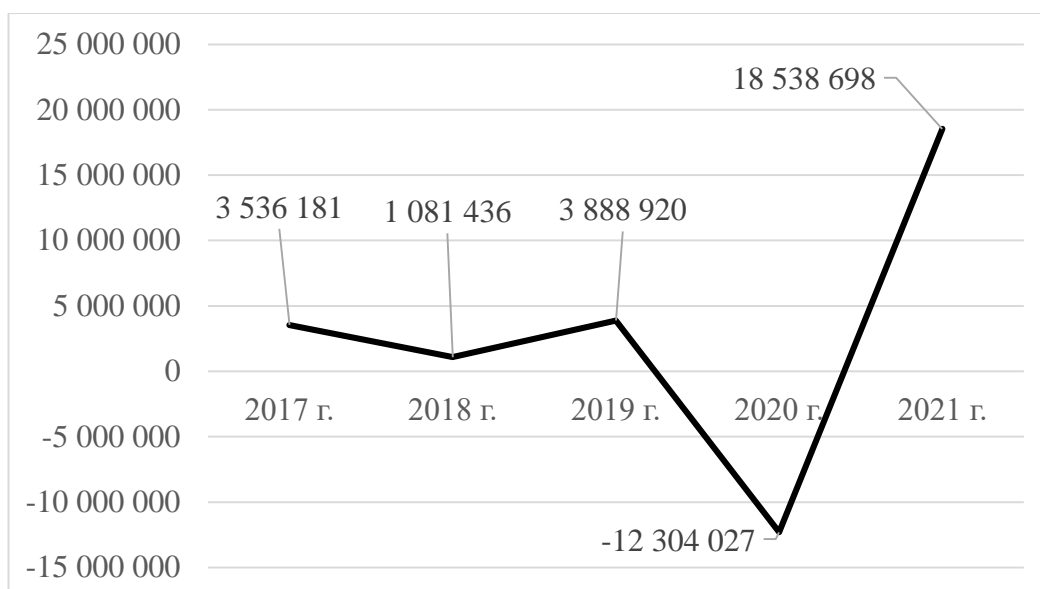


Рисунок 2 – Динамика прибыли (убытка) до налогообложения крупных и средних организаций сферы автомобильного транспорта

Динамика количества крупных и средних организаций сферы автомобильного транспорта по данным того же источника за период 2017-2022 гг. представлена на рисунке 3.

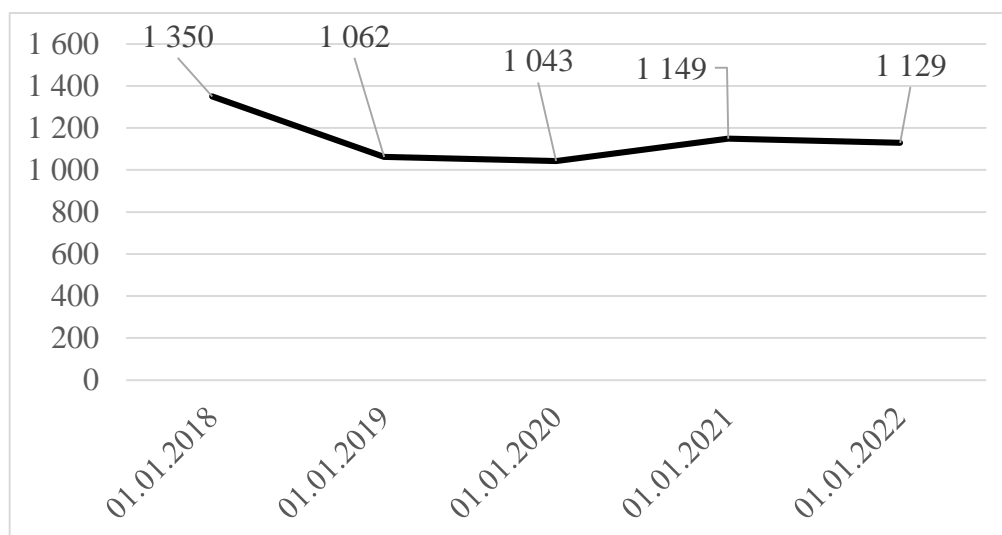


Рисунок 3 – Динамика количества крупных и средних организаций сферы автомобильного транспорта

Из представленной информации можно сделать вывод о том, что по всем показателям за 2021 г. отмечен рост, однако уровень докризисного 2019 г. не

был достигнут, что свидетельствует о недостаточной эффективности работы предприятий отрасли. Рост тарифов, цен на топливо и обслуживание автомобилей, оказывает влияние на экономическую эффективность предприятий. Кроме того, в настоящее время автотранспортная отрасль, как и большинство других, находится в сложных экономических условиях. Введение санкций, уход многих иностранных компаний с российского рынка привели к серьезным изменениям внутри отрасли, в том числе вследствие минимизации объема международных перевозок. Соответственно, автотранспортные предприятия нуждаются в повышении эффективности своего функционирования с учетом отраслевых особенностей.

Так как данная отрасль является значимой для экономики страны, государство уделяет большое внимание перспективам ее развития. Министерством транспорта Российской Федерации опубликован документ «Стратегия развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года», который определяет перспективы развития рынка автотранспортных услуг. Среди обозначенных в данном документе проблем, имеющих место в отрасли на сегодняшний день: недостаточная эффективность оказываемых услуг, высокий уровень износа используемых транспортных средств, недостаточная численность и квалификация персонала, недостаточная конкурентоспособность автотранспортных предприятий в сфере международных перевозок и другие.

Исходя из обозначенных проблем предложены прогноз, базовый и оптимистический сценарии развития рынка автотранспортных услуг в Российской Федерации. Базовый сценарий подразумевает постепенное увеличение объемов перевозок при сохранении текущего уровня эффективности и отмеченных проблем. Развитие по оптимистическому сценарию предполагает «максимальное повышение эффективности работы транспортной системы при одновременном резком снижении различных негативных эффектов, связанных с транспортной деятельностью» [24]. В

целом, реализация данной стратегии будет являться инструментом «интенсивного инновационного развития экономики и улучшения качества жизни населения, повышения безопасности, конкурентоспособности, производительности и рентабельности автомобильного транспорта» [24].

Необходимо отметить, что развитию автотранспортной отрасли препятствует большое количество негативных факторов, таких как рост перегруженности дорожных путей, низкий уровень развития инфраструктуры; высокий уровень ДТП; сдерживающие условия тарифной, налоговой и амортизационной политики; высокий уровень износа используемых транспортных средств; недостаточная квалификация персонала. При этом высокий уровень рыночной конкуренции, наличие широкого спектра возможностей применения информационных технологий позволяют снизить влияние негативных факторов и реализовать имеющиеся резервы повышения эффективности, такие как увеличение объема продукции/услуг, улучшение качества, снижение себестоимости и другие.

Что касается логистических аспектов деятельности автотранспортных предприятий, то можно отметить, что автотранспортные предприятия имеют двойственную роль в функционировании логистической системы, обеспечивая связь между звеньями логистической цепи посредством оказания транспортных услуг, одновременно являясь потребителем материальных благ [4], [28]. Также особенностью производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий является временное совпадение процессов производства и реализации продукции. Готовая продукция автотранспортных предприятий, которой являются транспортные услуги, также обладает рядом особенностей, таких как нематериальность, невозможность накопления и, соответственно, отсутствие складирования готовой продукции, уникальность, неосязаемость, непродолжительность [7].

В общем виде модель материальных, информационных и финансовых потоков на автотранспортном предприятии представлена на рисунке 4.

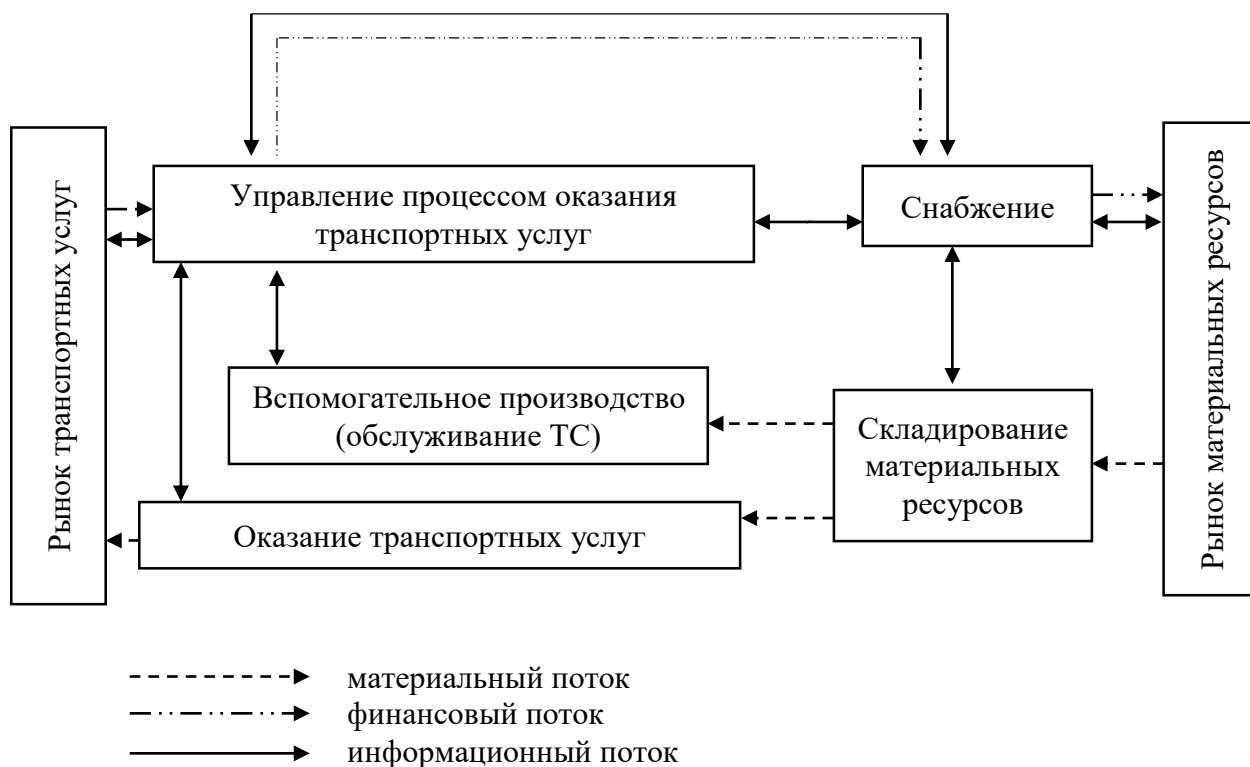


Рисунок 4 – Модель материальных, информационных и финансовых потоков на автотранспортном предприятии

Логистический подход направлен на оптимизацию материальных, информационных и финансовых потоков с точки зрения единого целого. Ключевыми методами, применяемыми для повышения деятельности логистической системы, являются автоматизация процессов посредством использования информационных систем, применение методов минимизации затрат, Парето, ABC и XYZ-анализа, планирования и прогнозирования.

В сфере снабжения основным направлением повышения эффективности деятельности является оптимизация затрат, большую часть которых составляют расходы на ГСМ и запчасти. Одним из основных мероприятий в данном направлении является нормирование расхода топлива, в том числе целесообразно использовать данные GPS-оборудования в целях анализа расходов топлива по конкретному автомобилю и сопоставления данных, в результате чего возможно выявить систематический перерасход, в том числе из-за скрытых неисправностей транспорта или человеческого фактора.

В сфере управления запасами повышению эффективности деятельности автотранспортного предприятия будет способствовать оптимизация запасов запчастей и топлива на складах. Основным направлением является проведение регулярных инвентаризаций, определение экономически обоснованных норм запасов по каждой номенклатурной позиции, строгий контроль закупок минимально необходимыми партиями и реализация излишков, что способствует росту оборачиваемости запасов и эффективному распределению денежных средств в обороте.

В сфере транспортировки основным направлением повышения эффективности деятельности является оптимизация парка транспортных средств на основании результатов анализа коэффициента использования грузоподъемности грузового транспортного средства (вместимости пассажирского транспортного средства), степени износа транспортных средств и их конструктивных качеств, что позволит снизить издержки, связанные с ремонтом и техническим обслуживанием, повысить ресурсный потенциал предприятия и увеличить объем оказываемых услуг.

Повышение эффективности использования производственной мощности достигается путем:

- увеличения выработки транспортных средств;
- повышения технической готовности транспортных средств за счет постепенного обновления автопарка;
- увеличения выпуска автомобилей на линию за счет повышения организации производственного процесса;
- использования грузоподъемности путем оптимизации схем размещения груза, в т.ч. с использованием средств автоматизации;
- увеличения грузооборота, в том числе за счет расширения географии перевозок;
- повышения коэффициента использования пробега за счет сокращения нулевых пробегов путем организации обратных загрузок, а также оптимизации маршрутов движения;

- нормирования времени на погрузочно-разгрузочные операции.

Одним из направлений повышения эффективности управления человеческим капиталом является совершенствование системы материальной и моральной мотивации. Производительность труда повышается за счет контроля за эффективностью использования персоналом рабочего времени. Другими направлениями повышения эффективности использования трудовых ресурсов являются оптимизация численности сотрудников и развитие технического уровня персонала в целях повышения производительности труда.

Невозможно обойти вниманием современные направления повышения эффективности деятельности автотранспортных предприятий, связанные с использованием информационных систем и технологий, благодаря развитию которых «логистика стала преобладающей формой организации товародвижения на рынках с высокой конкуренцией во всём мире» [1]. Цифровые технологии являются частным случаем информационных технологий. К ним относят широкий спектр комплексного программного обеспечения, обладающего большим функционалом, подходящее под задачи пользователей разной специфики и потребностей, позволяющее повысить эффективность деятельности автотранспортного предприятия. Цифровая трансформация направлена на:

- оптимизацию состава основных средств и их использования за счет применения программного обеспечения, систематизирующего и обрабатывающего данные о распределении загрузки между транспортными средствами;
- автоматизация планирования, учета и контроля всех производственных процессов, таких как формирование запасов, проведение ремонтных и обслуживающих работ и других;
- оптимизация процесса идентификации водителей, транспортных средств и грузов с применением штрих-кодов, пластиковых карт и Wi-

Fi-меток, сокращающих время проведения операций и минимизирующих противоправные действия;

- повышение качества оказания услуг, в том числе соблюдения условий перевозки различных типов груза, за счет установки систем он-лайн мониторинга с возможностью контроля скоростного режима, времени выполнения заказа.

Также весомым преимуществом для деятельности автотранспортных предприятий является возможность взаимодействия посредством бирж грузоперевозок – экосистем сервисов, позволяющих размещать и искать заказы, проводить тендеры, проводить проверку надежности контрагентов, осуществлять онлайн-страхование грузов и ответственности перевозчика, контролировать этапы процесса перевозки, автоматизировать электронный документооборот и проводить анализ показателей деятельности.

В глобальном масштабе необходимость цифровизации экономики породила возникновение проекта создания Единой цифровой платформы транспортного комплекса, которое будет способствовать развитию автотранспортной отрасли в части повышения качества принятия решений по управлению автотранспортными предприятиями за счет наличия систематизированной, достоверной и полной информации, а также оптимизации процессов взаимодействия участников транспортного комплекса, реализованной через электронные сервисы и информационные системы [5].

В настоящее время активно ведется разработка технологий искусственного интеллекта, что в ближайшем будущем позволит расширить сферу применения анализа больших массивов данных, что существенно повысит скорость обработки информации и снизит трудозатраты. Данные технологии могут применяться в комплексных информационных системах управления предприятиями, специализированными системами управления складами. Для автотранспортных предприятий разрабатываются системы управления транспортными средствами, посредством применения которых

возможно оптимизировать маршруты перемещения исходя из дорожной обстановки, оценить эффективность процессов. Также разрабатываются различные приложения, реализующие систему повышения безопасности на дорогах посредством анализа изображений с камер видеорегистраторов.

Современные транспортные средства оснащаются устройствами контроля за состоянием отдельных узлов, что позволяет объективно прогнозировать сроки наступления необходимости технического обслуживания автомобиля. Таким образом, применение данных устройств сокращает время простоя транспортных средств по причине ремонта или технического обслуживания.

Реализация данных направлений существенно снижает временные и трудовые затраты, связанные с проведением бизнес-процессов организаций сферы автомобильного транспорта, что в целом положительно отражается на качестве предоставляемых услуг, принимаемых управленческих решений и уровне показателей эффективности деятельности автотранспортных предприятий.

Наглядно основные направления повышения эффективности деятельности автотранспортной организации представлены на рисунке 5.



Рисунок 5 – Основные направления повышения эффективности деятельности автотранспортной организации

Реализации резервов повышения эффективности деятельности организации способствует множество факторов внешней среды, оказывающих как прямое, так и косвенное воздействие. Так, положительное влияние на деятельность автотранспортного предприятия оказывают:

- возможность сотрудничества с широким кругом поставщиков и инвесторов, что позволяет снизить риск концентрации;
- развитый рынок квалифицированных кадров,
- потребность заказчиков в высоком качестве оказываемых услуг при наличии обратной связи,
- высокий уровень конкуренции на рынке,

- развитие рынка программных продуктов и сервисов, предоставляющих возможности автоматизации бизнес-процессов,
- развитие механизмов продаж через интернет-каналы,
- наличие налоговых льгот,
- реализация программ государственной поддержки предпринимательства,
- совершенствование нормативно-правовой базы.

Результативность деятельности автотранспортных организаций определяется уровнем частных показателей, характеризующих эффективность использования факторов производства [22]. В Приложении Б рассматриваемые показатели систематизированы: приведена краткая характеристика показателей и формулы расчета. Таким образом, эффективность деятельности предприятий автотранспортной отрасли определяется как оптимальное использование имеющихся в распоряжении предприятия ресурсов и факторов производства в целях достижения максимально возможных результатов. Особенности функционирования организаций сферы автомобильного транспорта предопределили специфику основных направлений повышения эффективности их деятельности, таких как обновление парка транспортных средств; оптимизация схем размещения груза, в т.ч. с использованием средств автоматизации; увеличение грузооборота, в том числе за счет расширения географии перевозок; сокращение нулевых пробегов путем организации обратных загрузок; оптимизация маршрутов движения; нормирование времени на погрузочно-разгрузочные операции. Критерии оценки результативности деятельности отражают эффективность использования факторов производства, производственной мощности, управления организацией в целом. Повышение эффективности деятельности предприятий автотранспортной отрасли предопределяет возможности развития других отраслей, потребности которых она обслуживает, влияя тем самым на состояние экономики страны и характер ее взаимодействия на международном рынке.

2 Оценка эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

По данным Всемирной книги фактов ЦРУ по протяженности автомобильных дорог Россия занимает 5 место в мире. Ее величина составляет 1554 т. км. Преимущественная доля перевозок автомобильным транспортом в России выполняется на короткие расстояния. При сопоставлении показателей России с показателями Китая и США, можно отметить, что доля автотранспорта в структуре объема является сопоставимой (на уровне 70% по всем странам), в то время как доля автотранспорта в структуре грузооборота в России существенно ниже (в России – около 5%, в Китае – около 34%, в США – около 40%).

Международная финансовая организация Всемирный банк публикует индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI), который характеризует уровень развития логистики на национальном и международном уровне, на основании большого количества показателей, отражающих качество логистики. Ранее данный рейтинг обновлялся каждые два года, последнее обновление было в 2018 году. В данном рейтинге Россия занимает 85 место с уровнем показателя 2,69 [10].

Основным фактором развития автотранспортной отрасли является увеличение объемов мировой торговли, в том числе онлайн-торговли. Наблюдается переориентация рынка автотранспортных перевозок с западного направления на восточное – по данным ФТС России доля стран АТЭС в структуре внешнеторгового оборота увеличилась с 23% до 34%, в то время как доля ЕС сократилась с 49% до 38% [13].

В целом, можно отметить, что в российской практике перевозки грузов на коммерческой основе составляют 26,7% объема перевозимых грузов и

50,3% грузооборота. Остальную долю составляют перевозки, осуществляемые предприятиями в целях удовлетворения собственных нужд. Такое соотношение показателей предполагает большую среднюю дальность коммерческих перевозок, относительно прочих.

Динамика объема перевозок грузов автомобильным транспортом за 2017-2021 гг. представлена на рисунке 6.

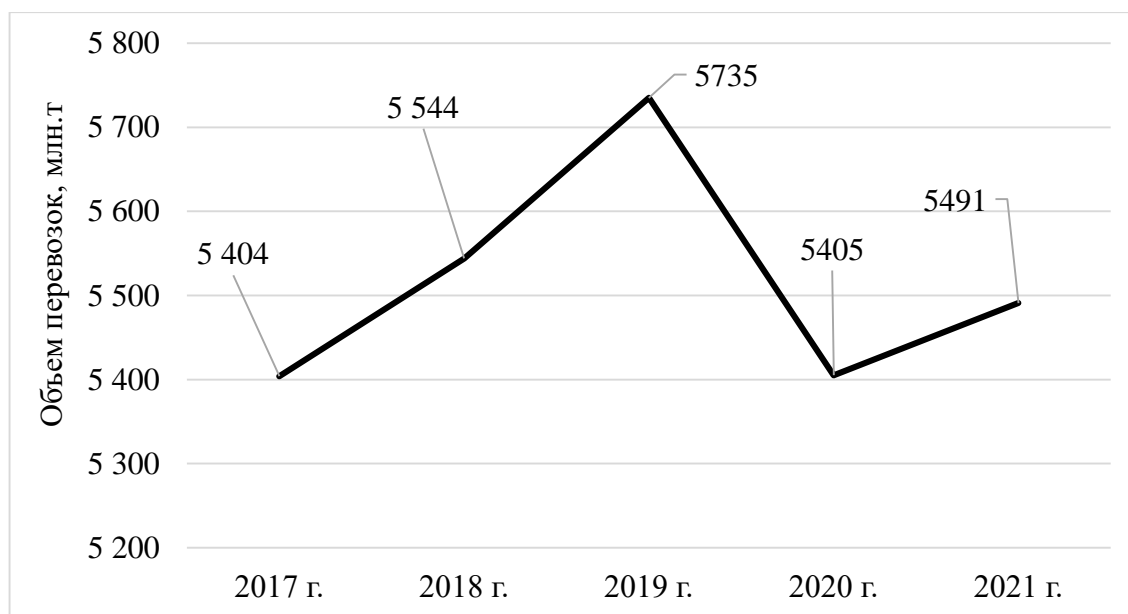


Рисунок 6 – Динамика объема перевозок грузов автомобильным транспортом, млн. т

Динамика грузооборота автомобильного транспорта за 2017 – 2021 гг. представлена на рисунке 7.

Основной причиной снижения показателей в 2020 году были ограничения, связанные с пандемией COVID-19. В остальные периоды отрасль демонстрирует непрерывный рост показателей.

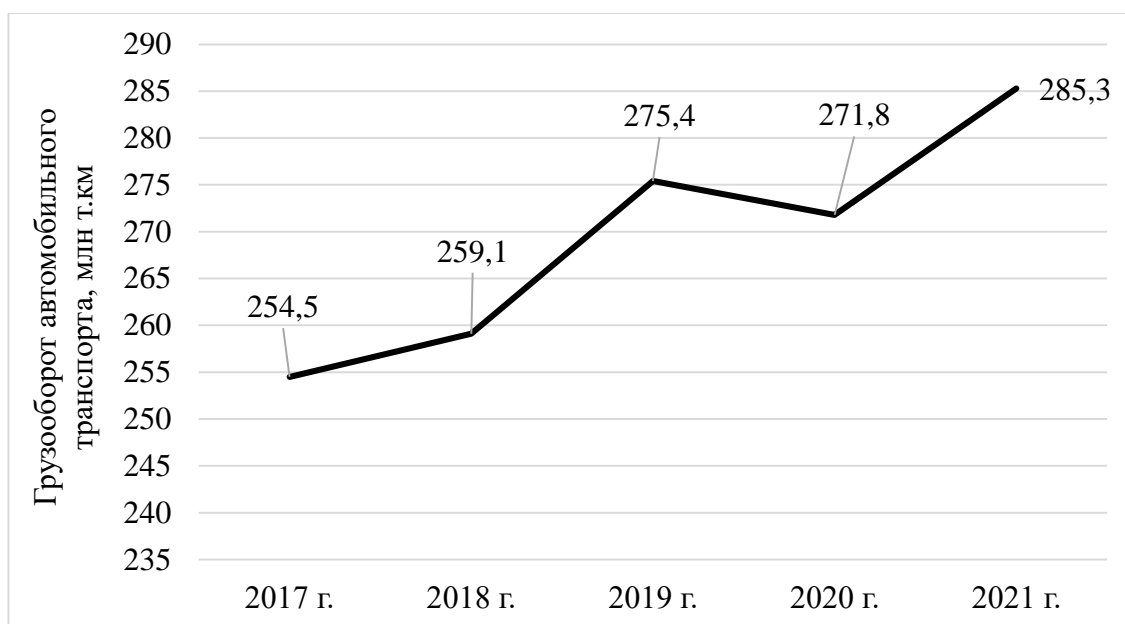


Рисунок 7 – Динамика грузооборота автомобильного транспорта, млн. т-км

Ситуация с COVID-19 внесла коррективы в отрасль в виде роста объема доставки сборных грузов с связи с ростом онлайн-продаж, а также усилился темп развития цифровых технологий, ускорилось повсеместное внедрение электронного документооборота.

На рынке автомобильных перевозок работают различные по структуре, масштабу и виду оказываемых услуг компании, преимущественно предприятия малого бизнеса и индивидуальные предприниматели. Крупнейшими игроками рынка являются ГК «Деловые Линии», ООО «Сельта», ООО «Агро-Авто». Менее крупными, но также известными на рынке являются ООО «ПЭК», АО «ДПД РУС», ООО ТК «Монополия», ООО «ИТЕКО Россия».

Количество предприятий, зарегистрированных в Самарской области, осуществляющих деятельность в сфере автомобильного грузового автотранспорта – 1140. В рейтинге по выручке среди них ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» занимает 20 место. Среди основных конкурентов: ООО «САМАРААВТОТРАНС-2000», ООО «РосТранс-Самара», ООО «Самком-Логистика», ООО «РосТранс-Самара», ООО «СУМ-

Транс-Сервис». Данные по выручке предприятий-конкурентов за 2021 г. представлены на рисунке 8.

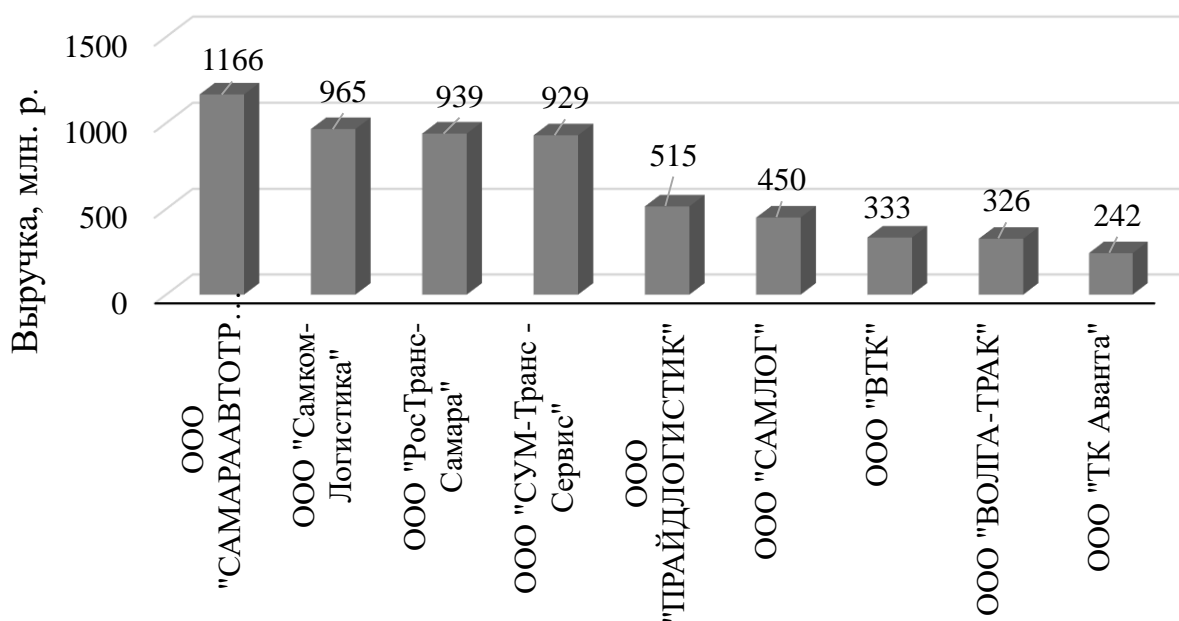


Рисунок 8 – Выручка предприятий игроков на рынке автомобильного грузового автотранспорта, 2021 г.

Далее приведены данные, по организации, являющейся объектом исследования в настоящей работе.

Полное наименование организации – Общество с ограниченной ответственностью «Волжская транспортная компания»

Сокращенное наименование организации – ООО «ВТК»

Юридический адрес – 445020, Самарская область, г. Тольятти, ул. Ленинградская, д. 43, кв. 73.

Адрес фактического местонахождения – Самарская область, г. Тольятти, ул. Северная, д. 9.

Форма собственности – частная.

Основная цель деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» – получение прибыли посредством оказания транспортно-логистических услуг.

Основными задачами своей деятельности компания видит индивидуальный подход к каждому клиенту, оперативность, своевременность и повышения уровня удовлетворенности клиентами качеством оказания услуг.

Основным направлением деятельности организации по ОКВЭД является деятельность автомобильного грузового транспорта (код ОКВЭД 49.41).

ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» предоставляет комплекс транспортно-логистических услуг, включающих внутригородские и междугородние перевозки, экспедирование, погрузочно-разгрузочные работы, разработка маршрутов, ответственное хранение груза. Преимущественную долю заказов составляет перевозка продуктов питания и распределение по торговым сетям. Маршрут транспортировки включает загрузку в распределительных центрах и перемещение товаров непосредственно в торговые точки. Междугородние перевозки осуществляются большегрузным транспортом, внутригородские – более маневренными грузовыми автомобилями меньшей грузоподъемности.

Списочный состав, структура, грузоподъемность используемого в компании автотранспорта приведены в таблице 3.

Таблица 3 – Структура, списочный состав, грузоподъемность автотранспорта, используемого в ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Тип транспортного средства	Марка автомобиля	Количество автомобилей	Грузоподъемность, т
Грузовой автомобиль общего назначения	ГАЗ-2752 «Соболь»	6	0,8
	ГАЗ 2705	13	1,5
	Ford Tranzit	11	1,531
Автопоезд	Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	12	20,0
	Седельный тягач MAN TGM с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	4	24,0
	Седельный тягач MAN TGS 18.400 с полуприцепом Schmitz S.KO	2	26,0

Организационная структура управления организации приведена в Приложении В.

В Приложениях Д, Е представлена финансовая отчетность организации на основе которой была проанализирована динамика основных технико-экономических показателей деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019-2021 гг. представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Основные технико-экономические показатели деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019-2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменение			
				2020/2019 гг.		2021/2020 гг.	
				Абс. изм	Темп прироста, %	Абс. изм	Темп прироста, %
1. Выручка, т. руб.	146458	239457	333409	92999	63,50	93952	39,24
2. Себестоимость продаж, т. руб.	144368	223278	317639	78910	54,66	94361	42,26
3. Валовая прибыль (убыток), т. руб.	2090	16179	15770	14089	674,11	-409	-2,53
4. Управленческие расходы, т. руб.	0	21577	24263	21577	–	2686	12,45
5. Коммерческие расходы, т. руб.	0	0	0	0	–	0	–
6. Прибыль от продаж, т. руб.	2090	–	–	–	–	–	–
7. Убыток, т.руб.	–	-5 398	-8 493	–	–	-3 095	57,34
8. Чистая прибыль, т. р.	790	1 491	1 977	701	88,73	486	32,60
9. Основные средства, т. руб.	64652	99290	146755	34638	53,58	47466	47,81
10. Оборотные активы, т. руб.	151462	205063	314578	53 601	35,39	109515	53,41
11. Численность ППП, чел.	81	107	115	26	32,10	8	7,48
12. Фонд оплаты труда ППП, т. руб.	37343	51677	59879	14334	38,38	8 202	15,87
13. Среднегодовая выработка работающего, т. руб. (стр1/стр.10)	1808,12	2237,92	2899,21	429,79	23,77	661,29	29,55
14. Среднегодовая заработная плата работающего, т. руб. (стр11/стр10)	461,02	482,96	520,69	21,94	4,76	37,72	7,81
15. Фондоотдача (стр1/стр8)	2,27	2,41	2,27	0,14	–	-0,14	–

Продолжение таблицы 4

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменение			
				2020/2019 гг.		2021/2020 гг.	
				Абс. изм	Темп прироста, %	Абс. изм	Темп прироста, %
16. Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	0,97	1,17	1,06	0,20	–	-0,11	–
17. Рентабельность продаж, % (стр6/стр1) × 100%	1,43	–	–	–	–	–	–
18. Рентабельность производства, % (стр6/(стр2+стр4+стр5)) × 100%	1,45	-	-				
19. Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/стр1 * 100 коп.)	98,57	102,25	102,55	3,68	3,74	0,29	0,29

Динамика показателей выручки положительна. Прирост ее величины в 2020 году относительно 2019 года составил 63,5%, в 2021 году относительно 2020 года – 39,24%. Рост выручки связан как с увеличением доли рынка, так и, в значительной степени, с ростом тарифов на грузоперевозки.

Себестоимость продаж имеет аналогичную динамику: в 2020 году относительно 2019 года прирост составил 54,66%, в 2021 году относительно 2020 года – в 42,26%. Динамика себестоимости связана с ростом цен на материалы и увеличением объема оказанных перевозок.

Затраты на рубль выручки в динамике увеличиваются, что объясняется повышением цен на ресурсы, используемые в основной деятельности, преимущественно на топливо. В 2020 и 2021 гг. данный показатель превысил отметку 100 коп., что свидетельствует о превышении затратной части над выручкой.

Динамика показателей выручки и себестоимости ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019 – 2021 гг. представлена на рисунке 9.

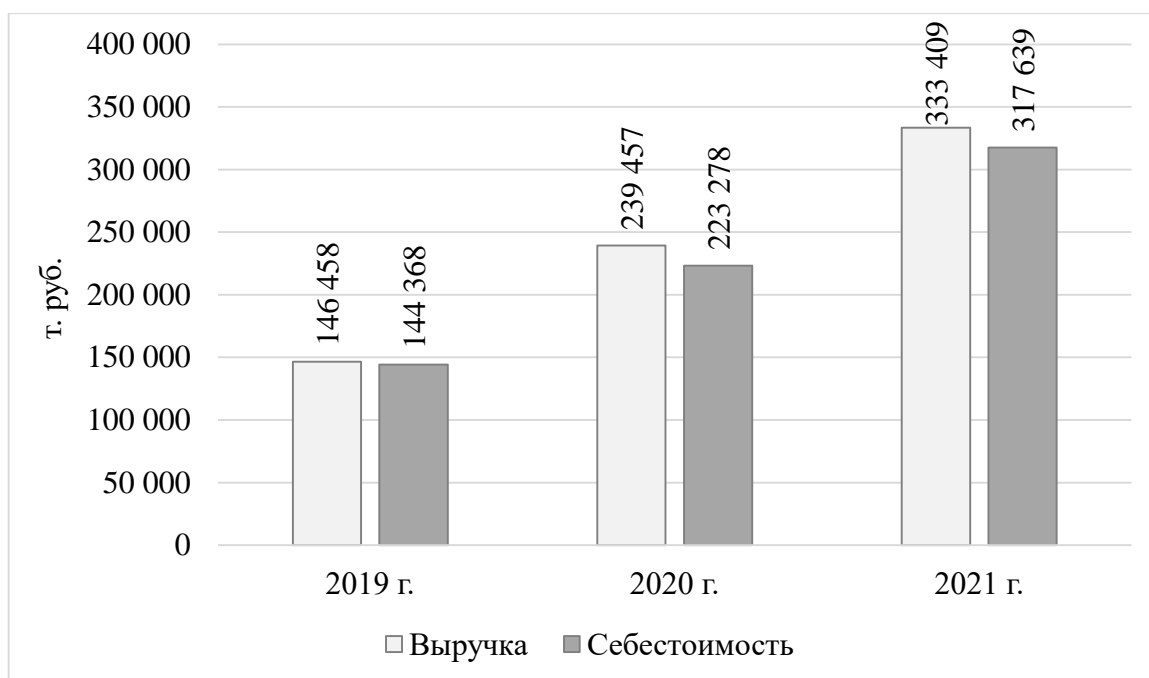


Рисунок 9 – Динамика показателей выручки и себестоимости ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Опережающая динамика роста себестоимости относительно роста выручки от реализации привела к несущественному снижению валовой прибыли – на 2,53%. Но в совокупности с ростом управленческих расходов на 12,45% это привело к убыткам от продаж в 2021г.

Основной причиной убытка от продаж является заключение договоров с определенными заказчиками на длительный срок с фиксированной стоимостью, в то время как в течение года себестоимость услуг растет.

Достаточная величина прочих доходов позволяет покрывать полученные убытки от основной деятельности. Итогом деятельности за 2021 г. стало получение чистой прибыли в размере 1977 т. р., что больше показателя прошлого отчетного периода на 32,60%.

Динамика показателей прибыли ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019-2021 гг. представлена на рисунке 10.

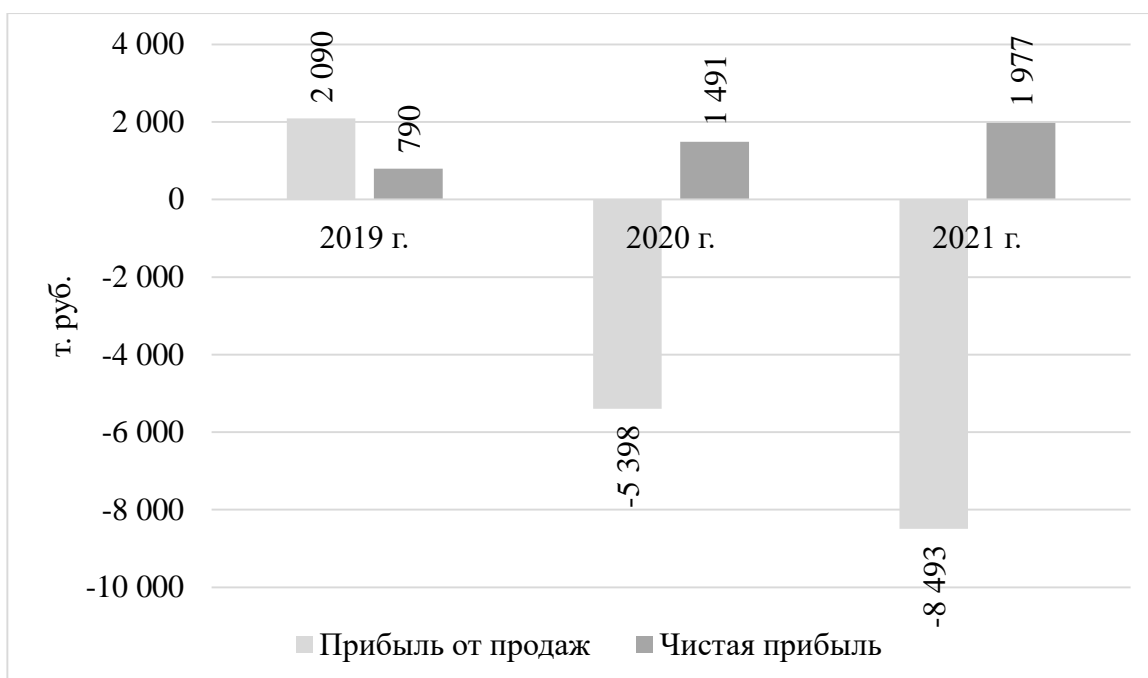


Рисунок 10 – Динамика показателей прибыли ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Величина основных средств увеличивается в связи с ростом объемов деятельности компании. Существенный ее рост пришелся на 2020 г., когда прирост составил 92,24%. В 2021 г. величина основных средств увеличилась на 24,69%.

Оборотные активы увеличиваются преимущественно за счет роста запасов и дебиторской задолженности, что объясняется увеличением лояльности к заказчикам в части оплаты. Увеличение оборотных активов в 2020 г. составило 70,78%, в 2021 г. – 43,23%.

На рисунке 11 наглядно представлена динамика среднегодовой стоимости основных средств и фондоотдачи ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019-2021 гг.

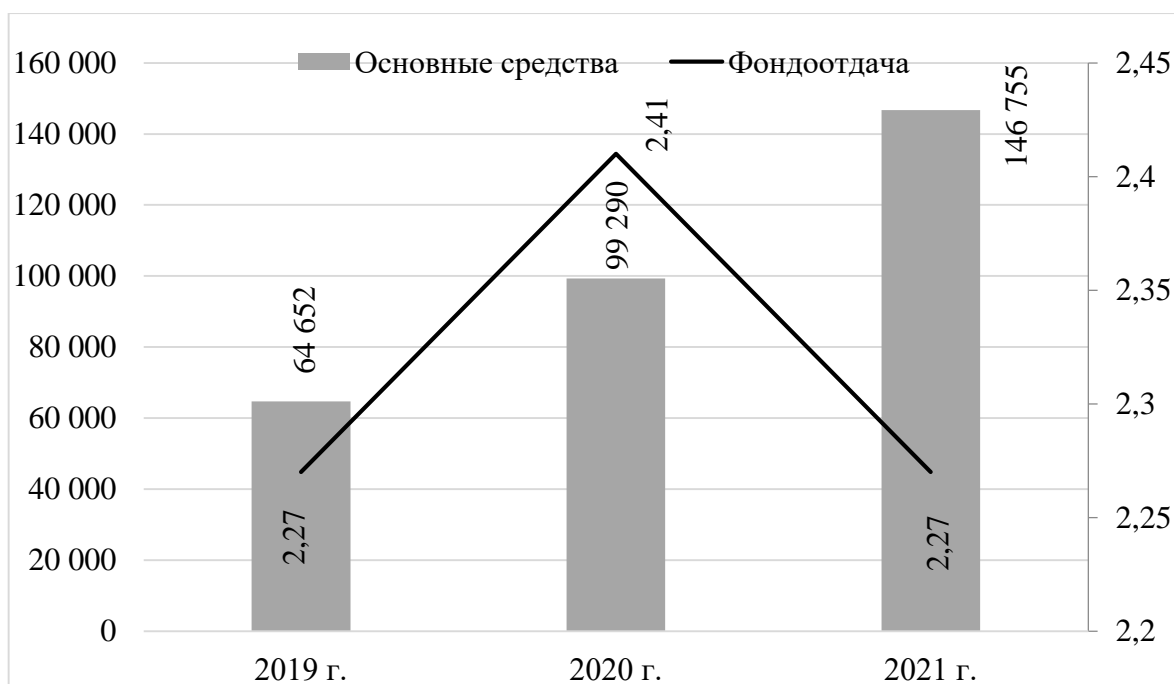


Рисунок 11 – Эффективность использования основных средств
ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

На рисунке 12 наглядно представлена динамика оборотных средств и оборачиваемости активов ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019-2021 гг.

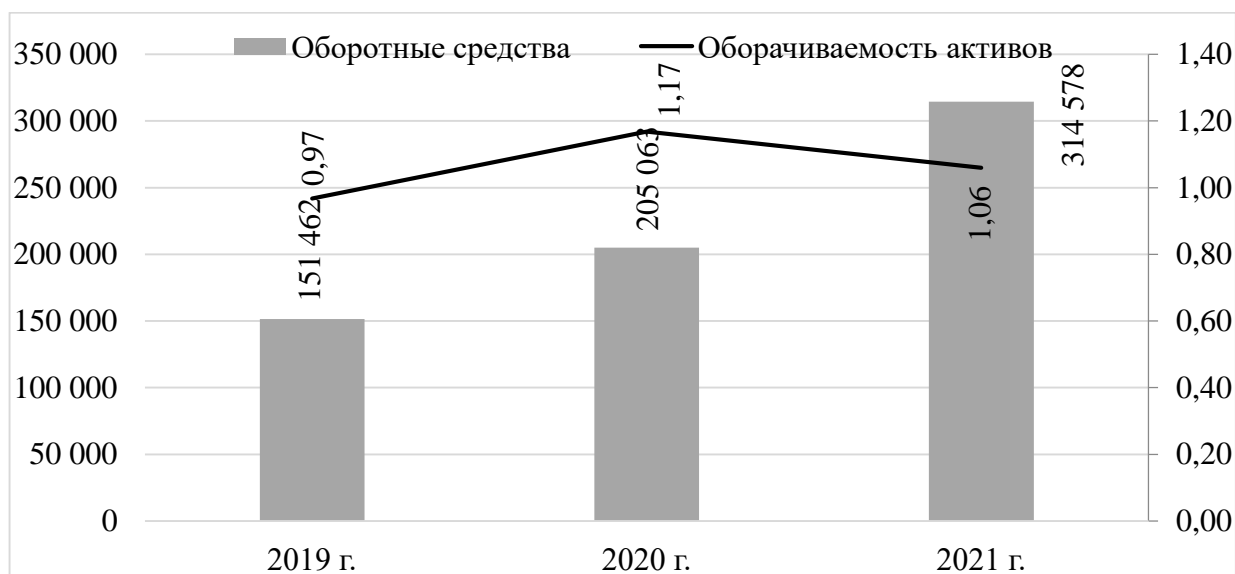


Рисунок 12 – Эффективность использования оборотных активов
ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Численность персонала стабильно увеличивается – прирост за 2020 г. составил 26 человек, за 2021 г. – 8 человек. По состоянию на 01.01.2022 г. численность персонала составляла 115 человек.

При этом можно отметить, что трудовые ресурсы компании используются эффективно, о чем свидетельствует рост среднегодовой выработки работающего. Ее увеличение за 2020 г. составило 23,77%, а 2021 г. – 29,55%.

Соответственно, среднегодовая заработная плата в динамике растет – прирост за 2020 г. составил 4,76%, за 2021 г. – 7,81%. Опережающие темпы прироста среднегодовой выработки над темпами прироста среднегодовой заработной платы работающего свидетельствуют об эффективности управления трудовыми ресурсами.

Динамика показателей, связанных с численностью персонала, представлена на рисунке 13.

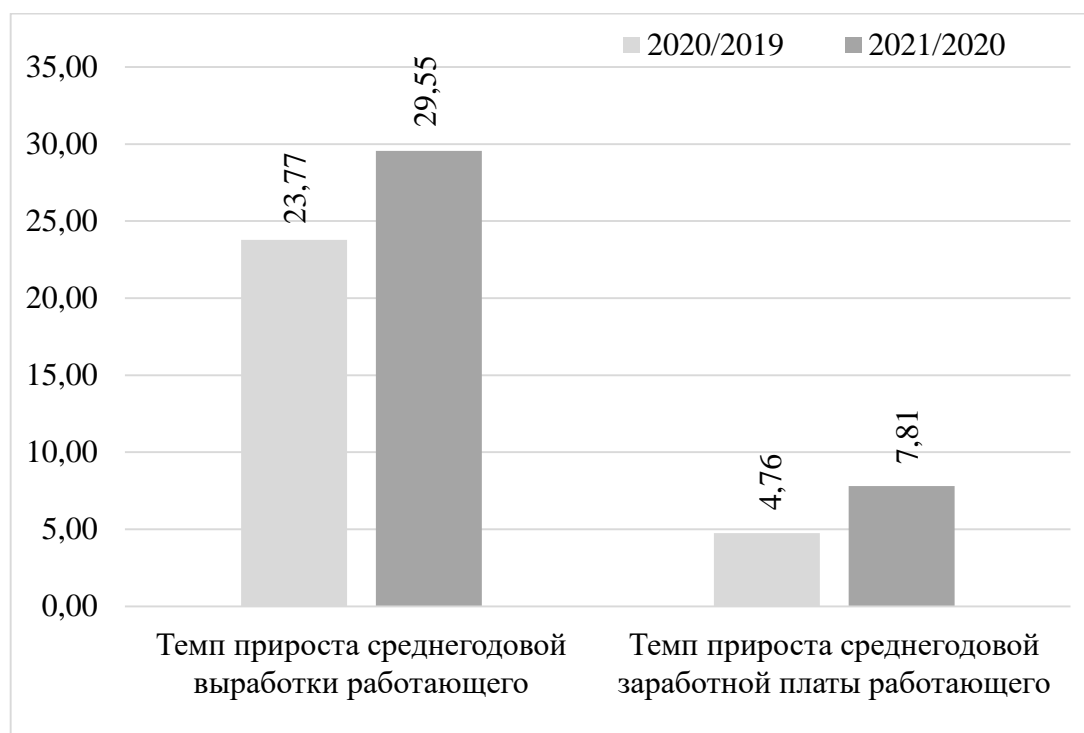


Рисунок 13 – Динамика производительности труда персонала ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Фондоотдача характеризует эффективность использования основных средств. В 2021 г. наблюдается снижение данного показателя на 0,14 п.

Затраты на рубль выручки также растут в течение всего анализируемого периода (на 3,73% в 2020 г. и 0,29% в 2021 г.).

Далее необходимо рассчитать показатели оценки эффективности деятельности организации по методике Г.В. Савицкой, рассмотренные в первом разделе работы. Динамика показателей ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019 – 2021 гг. приведена в таблице 5.

Таблица 5 – Оценка эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019 – 2021 гг.

Наименование показателя	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Отклонение 2020/2019		Отклонение 2021/2020	
				Абс.	Отн.	Абс.	Отн.
Рентабельность производства, формула (8), %	0,55	0,61	0,58	0,06	-	-0,03	-
Рентабельность собственного капитала, формула (11), %	4,76	8,24	7,78	3,48	-	-0,46	-
Рентабельность активов, формула (9), %	0,36	0,38	0,37	0,02	-	-0,01	-
Показатели интенсивности использования капитала							
Коэффициент оборачиваемости совокупного капитала, формула (1)	0,67	0,79	0,72	0,12	0,18	-0,07	-0,09
Период оборота совокупного капитала, формула (2)	546,81	465,19	505,21	-81,62	-0,15	40,02	0,09
Период оборота капитала в амортизируемом имуществе, формула (3)	4,41	3,53	4,17	-0,88	-19,96	0,64	18,13
Период оборота капитала в оборотных активах, формула (4)	377,47	313,43	344,38	-64,04	-16,97	30,95	9,88
Рентабельность факторов производства							
Рентабельность капитала, вложенного в основные средства (Roc), формула (13), %	3,23	-	-	-	-	-	-
Рентабельность оборотных активов (Roa), формула (14), %	0,52	0,73	0,63	0,21	-	-0,10	-
Рентабельность персонала (Rp), формула (12), %	2580,25	-	-	-	-	-	-

Показатели рентабельности снизились: рентабельности производства – на 0,03 п.п., рентабельности собственного капитала – на 0,46 п.п., рентабельности активов - на 0,01 п.п

Динамика показателей интенсивности использования капитала свидетельствует о замедлении оборачиваемости капитала компании. В отчетном году коэффициент оборачиваемости совокупного капитала снизился на 0,6 п., период оборота совокупного капитала увеличился на 40 дней. Период оборота капитала в амортизируемом имуществе увеличился на 0,64 дня. Период оборота капитала в оборотных активах увеличился на 31 день.

Показатель рентабельности оборотных активов снизился на 0,1 п.п.

Таким образом, показатели эффективности деятельности организации в целом и эффективности использования факторов производства компании демонстрируют недостаточное качество управления ресурсным потенциалом организации, что предопределяет необходимость повышения эффективности деятельности автотранспортного предприятия.

С целью выявления причин сложившейся ситуации в следующем подразделе будут подробно рассмотрены частные показатели оценки эффективности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ».

2.2 Анализ эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Далее необходимо произвести расчет специфических коэффициентов для автотранспортных предприятий на основании внутренних учетных данных ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ». В таблице 6 приведены показатели производственной программы эксплуатации транспорта ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019-2021 гг.

Таблица 6 – Показатели производственной программы эксплуатации транспорта ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Наименование показателя	2019 г.		2020 г.		2021 г.	
	Грузовые автомобили общего назначения	Автопоезда	Грузовые автомобили общего назначения	Автопоезда	Грузовые автомобили общего назначения	Автопоезда
Списочное число автомобилей на начало года, ед.	13	4	15	5	26	12
Поступление автомобилей, ед.	2	1	13	8	4	6
Выбытие автомобилей, ед.	0	0	2	1	0	0
Списочное число автомобилей на конец года, ед.	15	5	26	12	30	18
Среднесписочное количество автомобилей, ед., формула (35)	13,70	4,78	21,01	8,41	27,95	14,91
Автомобиле-дни в эксплуатации, ед., формула (36)	5223	1746	8715	4034	10176	6142
Автомобиле-дни инвентарные, ед., формула (37)	5310	1770	8892	4104	10470	6282
Автомобиле-дни в ремонте, ед.	75	20	156	60	270	126
Автомобиле-дни, в которых транспортные средства находились в простое по организационным причинам, ед.	12	4	21	10	24	14
Общий объем перевозок, т, формула (39)	6 089	36 944	10 985	61 999	12 826	95 796
Общая номинальная грузоподъемность по группе автомобилей, т	18,424	104,000	35,048	253,000	41,141	386,000
Средняя номинальная грузоподъемность по группе автомобилей, т	1,228	20,800	1,348	21,083	1,371	21,444
Средняя номинальная грузоподъемность по автопарку, т	6,121		7,580		8,899	
Число поездок за 1 день, ед.	1,030	1,286	1,004	1,035	1,008	1,010
Число поездок за 1 год, ед., формула (40)	5 380	2 245	8 751	4 175	10 253	6 201
Грузооборот, т.км, формула (41)	546 558	21 333 312	984 205	46 251 590	1 148 978	71 472 595
Фактический пробег с грузом, км	453 600	1 344 000	753 480	2 898 000	874 800	4 374 000

Продолжение таблицы 6

Наименование показателя	2019 г.		2020 г.		2021 г.	
	Грузовые автомобили общего назначения	Автопоезда	Грузовые автомобили общего назначения	Автопоезда	Грузовые автомобили общего назначения	Автопоезда
Фактический пробег общий, км	554 400	1 680 000	920 920	3 864 000	1 069 200	5 832 000
Средняя длина пробега с грузом, км	84,31	598,66	86,10	694,13	85,32	705,37
Норма времени на погрузочно-разгрузочные работы, ч	0,15	0,40	0,15	0,40	0,15	0,40
Средняя продолжительность пребывания автомобиля в наряде, ч.	7,57	11,31	7,19	11,25	7,21	11,12
Автомобиле-часы в наряде, формула (43)	39 538,11	19 747,26	62 662,29	45 387,00	73 368,96	68 294,59
Средняя нормативная продолжительность рабочего дня, ч.	8	12	8	12	8	12
Техническая скорость, км/ч	59,43	92,44	56,12	95,17	58,77	95,93
Среднесуточный пробег автомобиля, км, формула (44)	120,79	1 042,80	136,97	1 426,44	118,81	1 203,34

Среднесписочное количество автомобилей $A_{сп}$ определяется по формуле (7):

$$A_{сп} = \frac{(A_{спнг} - A_{в}) * D_{к} + A_{дп} + A_{дв}}{D_{к}}, \quad (7)$$

где $A_{спнг}$ - списочное количество автомобилей на начало года, шт.;

$A_{в}$ - количество автомобилей выбывших, шт.;

$A_{дп}$ - автомобили-дни пребывания в АТО поступающих автомобилей;

$A_{дв}$ - автомобили-дни пребывания в АТО выбывающих автомобилей;

$D_{к}$ - дни календарные.

Число автомобиле-дней в эксплуатации $A_{дэ}$ определяется по формуле (8):

$$A_{Дэ} = A_{сп} * D_{к} * \alpha_{в}, \quad (8)$$

где $A_{сп}$ – списочное число автомобилей, шт.,

$D_{к}$ - дни календарные, дн.,

$\alpha_{в}$ - коэффициент выпуска автомобилей на линию.

Число автомобиле-дней инвентарных $A_{Дин}$ определяется по формуле (9):

$$A_{Дин} = \frac{A_{Дэ}}{\alpha_{в}}, \quad (9)$$

Списочное число автомобилей $A_{сп}$ определяется по формуле (10):

$$A_{сп} = \frac{A_{Ди}}{D_{к}}, \quad (10)$$

Общий объем перевозок в тоннах $Q_{общ}$, который может быть выполнен подвижным составом АТО за рассматриваемый период, определяется по формуле (11):

$$Q_{общ} = \frac{A_{Дэ} * T_{н} * V_{т} * \beta * q * \gamma_{с}}{L_{с.г.} + V_{т} * \beta * T_{п-р}}, \quad (11)$$

где $A_{Дэ}$ - дни пребывания автомобиля в эксплуатации, дн.;

$T_{н}$ - продолжительность пребывания автомобиля в наряде, ч.;

$V_{т}$ - техническая скорость, км/ч;

β - коэффициент использования пробега;

q - средняя грузоподъемность, т;

$\gamma_{с}$ - коэффициент использования грузоподъемности автомобиля статический;

$L_{с.г.}$ - средняя длина пробега с грузом, км;

$T_{п-р}$ - норма времени на погрузочно-разгрузочные операции, ч.

Число поездок за год (сезон) $n_{п.г.}$ определяется по формуле (12):

$$n_{e.g.} = n_{e.d.} * АДэ, \quad (12)$$

где $n_{e.d.}$ - число поездок за 1 день.

Общий грузооборот в тонно-километрах $R_{общ.}$, который может быть выполнен подвижным составом АТО за рассматриваемый период, определяется по формуле (13):

$$R_{общ.} = АДэ * L_{e.g.} * z * q * \gamma_d = \frac{АДэ * T_n * V_T * \beta * q * \gamma_d * L_{e.g.}}{L_{e.g.} + V_T * \beta * T_{п-р}}, \quad (13)$$

Пробег с грузом за 1 год (сезон) $L_{гр}$ определяется по формуле (14):

$$L_{гр.} = n_{e.g.} * L_{e.g.}, \quad (14)$$

Количество автомобиле-часов в наряде $АЧ_n$ определяется по формуле (15):

$$АЧ_n = АДэ * T_n. \quad (15)$$

Среднесуточный пробег автомобиля L_{cc} определяется по формуле (16):

$$L_{cc} = \frac{L_{общ.факт.}}{АДэ * А_{сп}}, \quad (16)$$

где L_{cc} - среднесуточный пробег автомобиля, км.;

$L_{общ.факт.}$ - фактический пробег общий, км;

$АДэ$ - автомобиле-дни в эксплуатации, ед.;

$А_{сп}$ - среднесписочное количество автомобилей, ед.

Анализ состояния основных средств начинается с определения их структуры, которая показывает соотношение стоимости отдельных групп

основных средств к общей его стоимости. Доля групп основных средств определяется по формуле (17):

$$d_i = \frac{\Phi_i}{\Phi_{\text{п}}} * 100\%, \quad (17)$$

где d_i – доля i -ого вида основных средств, %;

Φ_i – стоимость i -ого вида основных средств, руб.;

$\Phi_{\text{п}}$ – первоначальная стоимость основных средств АТО, руб.

При этом особое внимание обращают на долю активной части основных средств, определяемую по формуле (18):

$$d_{\text{акт}} = \frac{\Phi_{\text{акт}}}{\Phi_{\text{п}}}, \quad (18)$$

где $\Phi_{\text{акт}}$ – стоимость активной части основных средств, руб.

Оптимальной структурой основных средств АТО является та, при которой удельное содержание подвижного состава составляет не более половины основных средств компании.

Стоимость производственно-технической базы АТО определяется по формуле (19):

$$\Phi_{\text{птб}} = \Phi_{\text{п}} - \Phi_{\text{тр}}, \quad (19)$$

где $\Phi_{\text{птб}}$ – стоимость производственно-технической базы АТО, руб.;

$\Phi_{\text{п}}$ – первоначальная стоимость основных средств, руб.;

$\Phi_{\text{тр}}$ – стоимость подвижного состава, руб.

Техническая оснащенность предприятий автотранспорта характеризуется стоимостью производственно-технической базы АТО, приходящейся 1 списочный автомобиль. Этот показатель характеризует производственные условия АТО и возможность проведения технического

обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава. Техническая оснащённость производственных предприятий $T_{осн}$ определяется по формуле (20):

$$T_{осн} = \frac{\Phi_{птб}}{Асп}, \quad (20)$$

где $\Phi_{птб}$ – стоимость производственно- технической базы.

Результаты проведенных расчетов показателей состояния основных средств приведены в таблице 7.

Техническое состояние подвижного состава характеризуется сроком службы и пробегом с начала эксплуатации. В Приложении Г представлены состояние, движение и использование автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» на 01.01.2022 г.

Таблица 7 – Оценка показателей состояния основных средств ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019-2021 гг.

Наименование показателя	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Отклонение 2020/2019		Отклонение 2021/2020	
				Абс.	Отн., %	Абс.	Отн., %
Доля грузовых автомобилей общего назначения, %, формула (45)	12,93	11,15	9,29	-1,78	-	-1,86	-
Доля автопоездов, %, формула (45)	55,41	66,16	71,63	10,75	-	5,47	-
Доля оборудования, %, формула (45)	31,66	22,69	19,09	-8,97	-	-3,60	-
Доля активной части основных средств, %, формула (46)	68,34	77,31	80,91	8,97	-	3,60	-
Стоимость производственно-технической базы, т. р., формула (47)	37719	67659	105046	29940	79,38	37387	55,26
Техническая оснащённость, т. р., формула (48)	2041	2300	2451	259	12,67	151	6,57

В таблице 8 представлен состав парка автомобилей АТО по сроку службы в натуральном выражении и в процентах.

Таблица 8 – Состав парка автомобилей ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» по сроку службы в натуральном выражении и в процентах

Продолжительность эксплуатации автомобиля, годы	Количество автомобилей, шт.	% к итогу
От 4 до 5 лет	3	6,25
От 5 до 6 лет	8	16,67
От 6 до 7 лет	13	27,08
От 7 до 8 лет	15	31,25
От 8 до 9 лет	7	14,58
От 9 до 10 лет	2	4,17
Итого	48	100,00

Средний возраст транспортных средств определяется по формуле Тэйфа (21):

$$T_{\text{ср}} = \frac{\sum V \cdot I}{100\%}, \quad (21)$$

где $T_{\text{ср}}$ – средний возраст оборудования, лет;

V - середина интервала, лет;

I - удельный вес оборудования по каждому интервалу, %.

Расчетная величина среднего возраста автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» составит:

$$T_{\text{ср}} = \frac{4,5 \cdot 6,25 + 5,5 \cdot 16,67 + 6,5 \cdot 27,08 + 7,5 \cdot 31,25 + 8,5 \cdot 14,58 + 9,5 \cdot 4,17}{100\%} = 6,94$$

Таким образом, средний возраст автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» составляет 6,94 лет. Необходимо отметить, что в составе автопарка есть 5 единиц транспортных средств, которые в силу более старшего возраста и более интенсивной эксплуатации нуждаются в ремонте чаще остальных – это 2 автомобиля ГАЗ-2752 «Соболь» (2013 года выпуска) и 3 автомобиля ГАЗ 2705 (2014, 2014 и 2015 годов выпуска).

Наглядно распределение автотранспортных средств ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» по сроку службы представлено на рисунке 14.

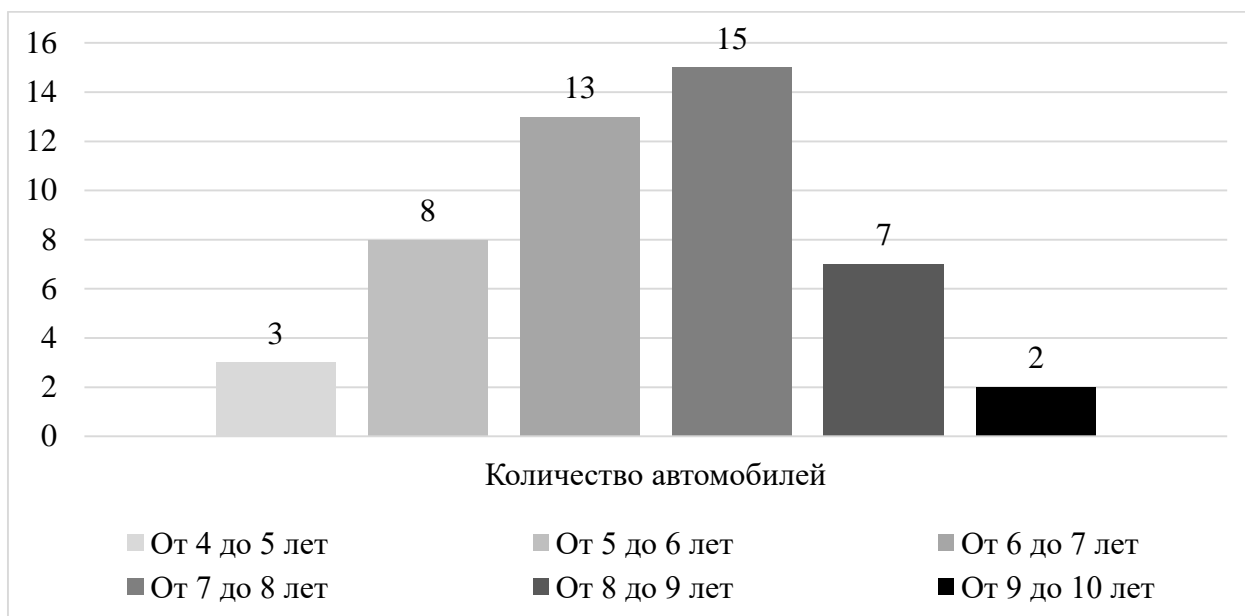


Рисунок 14 – Распределение автотранспортных средств ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» по сроку службы

В таблице 9 представлен состав парка автомобилей АТО по пробегу в натуральном выражении и в процентах.

Таблица 9 – Состав парка автомобилей ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» по пробегу в натуральном выражении и в процентах

Пробег автомобилей, тыс. км.	Количество автомобилей, шт.	% к итогу
Грузовые автомобили общего назначения		
100-150	1	3,33
151-200	16	53,33
201-250	6	20,00
251-300	5	16,67
301-350	1	3,33
Свыше 350	1	3,33
Итого	30	100,00
Автопоезда		
800-900	6	33,33
901-1000	11	61,11

Продолжение таблицы 9

Пробег автомобилей, тыс. км.	Количество автомобилей, шт.	% к итогу
Автопоезда		
Свыше 1001	1	5,56
Итого	18	100,00

Наглядно распределение ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» по пробегу представлено на рисунке 15.

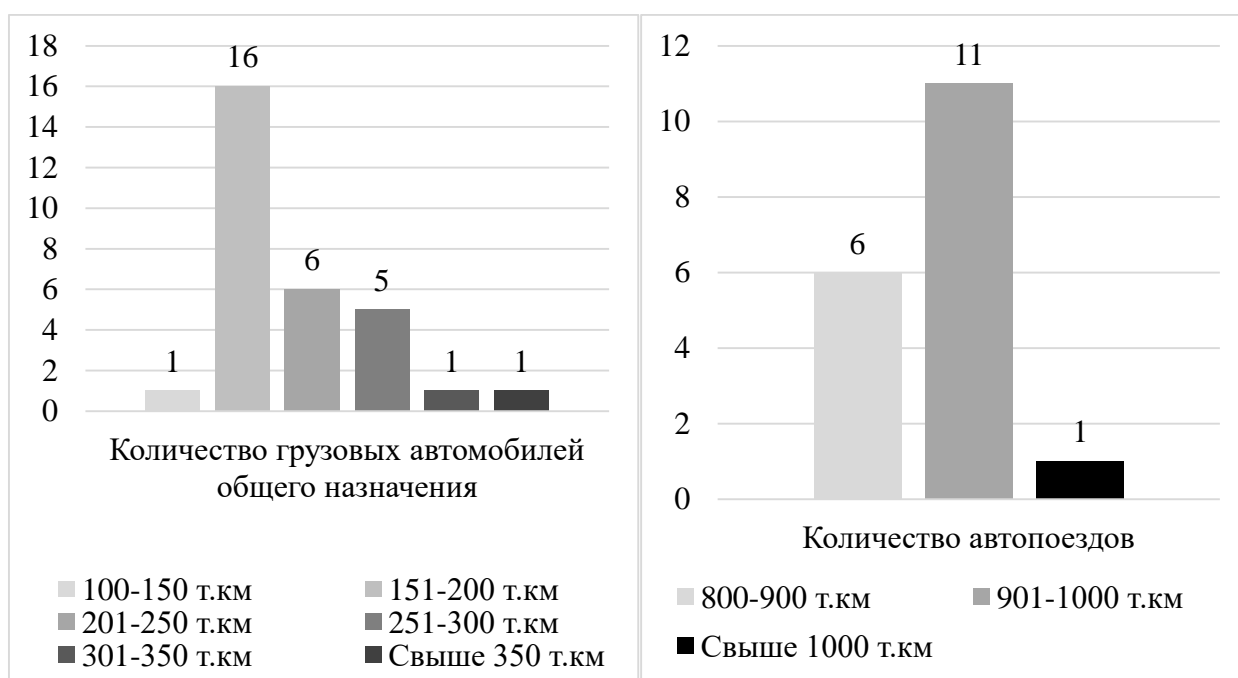


Рисунок 15 – Распределение автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» по пробегу

Результаты расчета показателей оценки эффективности деятельности автотранспортного предприятия ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019-2021 гг. на основании данных производственной программы эксплуатации транспорта предприятия приведены в таблице 10.

Таблица 10 – Результаты расчета показателей оценки эффективности деятельности автотранспортного предприятия ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Группа показателей	Наименование показателя	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Отклонение 2020/2019		Отклонение 2021/2020	
					Абс.	Отн.	Абс.	Отн.
Показатели использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых не влияет на производительность подвижного состава, рассчитанную на 1 км общего пробега	Коэффициент технической готовности (Ктг), формула (16)	0,987	0,983	0,976	-0,003	-0,003	-0,007	-0,007
	Коэффициент выпуска автомобилей на линию (Кал), формула (17)	0,984	0,981	0,974	-0,003	-0,003	-0,007	-0,007
Показатели использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых влияет на производительность подвижного состава, рассчитанную на 1 км общего пробега.	Коэффициент статического использования грузоподъемности автомобилей (γ_c), формула (18)	0,936	0,906	0,892	-0,030	-0,032	-0,015	-0,016
	Коэффициент динамического использования грузоподъемности автомобилей (γ_d), формула (19)	0,927	0,902	0,884	-0,025	-0,027	-0,018	-0,019
	Коэффициент использования пробега (β), формула (20)	0,814	0,797	0,793	-0,017	-0,021	-0,004	-0,005
Выработка автомобиля в тоннах перевезенного груза за сутки, формула (32)	6,17	5,72	6,66	-0,450	-0,073	0,932	0,163	
Выработка автомобиля в т.-км перевезенного груза за сутки, формула (33)	3 139,60	3 705,06	4 450,40	565,46	0,18	745,34	0,20	
Коэффициент использования подвижного состава, формула (34)	0,984	0,981	0,974	-0,003	-0,003	-0,007	-0,007	

Расчет коэффициента технической готовности за 2019-2021 гг., проведенный с использованием формулы (16), будет иметь следующий вид:

$$K_{тг2019} = \frac{(5310 + 1770) - (75 + 20)}{5310 + 1770} = 0,987$$

$$K_{тг2020} = \frac{(8892 + 4104) - (156 + 60)}{8892 + 4104} = 0,983$$

$$K_{тг2021} = \frac{(10470 + 6282) - (270 + 126)}{10470 + 6282} = 0,976$$

Расчет коэффициента выпуска автомобилей на линию за 2019-2021 гг., проведенный с использованием формулы (17), будет иметь следующий вид:

$$K_{ал2019} = \frac{5223 + 1746}{5310 + 1770} = 0,984$$

$$K_{ал2020} = \frac{8715 + 4034}{8892 + 4104} = 0,981$$

$$K_{ал2021} = \frac{10176 + 6142}{10470 + 6282} = 0,974$$

Коэффициент технической готовности в динамике снижается, что связано с устареванием автопарка и увеличением простоев, связанных с ремонтом транспортных средств. Эта же причина привела к снижению коэффициента выпуска автомобилей на линию.

Расчет коэффициента статического использования грузоподъемности автомобилей за 2019-2021 гг., проведенный с использованием формулы (18), будет иметь следующий вид:

$$\gamma_{с2019} = \frac{\left(\frac{6089}{1,228 * 5040}\right) * 15 + \left(\frac{36944}{20,800 * 2240}\right) * 5}{20} = 0,936$$

$$\gamma_{с2020} = \frac{\left(\frac{10985}{1,348 * 8372}\right) * 26 + \left(\frac{61999}{21,083 * 3864}\right) * 12}{38} = 0,906$$

$$\gamma_{с2021} = \frac{\left(\frac{12826}{1,371 * 9720}\right) * 30 + \left(\frac{96796}{21,444 * 5832}\right) * 18}{48} = 0,892$$

Расчет коэффициента динамического использования грузоподъемности автомобилей за 2019-2021 гг., проведенный с использованием формулы (19), будет иметь следующий вид:

$$\gamma_{д2019} = \frac{\left(\frac{546558}{1,228 * 453600}\right) * 15 + \left(\frac{21333312}{20,800 * 1344000}\right) * 5}{20} = 0,927$$

$$\gamma_{д2020} = \frac{\left(\frac{984205}{1,348 * 753480}\right) * 26 + \left(\frac{46251590}{21,083 * 2898000}\right) * 12}{38} = 0,902$$

$$\gamma_{д2021} = \frac{\left(\frac{1148978}{1,371 * 874800}\right) * 30 + \left(\frac{71472595}{21,444 * 4374000}\right) * 18}{48} = 0,884$$

Значения коэффициентов статического и динамического использования грузоподъемности автомобилей свидетельствуют о недостаточно эффективном использовании грузоподъемности транспортных средств и наличии резервов повышения эффективности.

Расчет коэффициента использования пробега за 2019-2021 гг., проведенный с использованием формулы (19), будет иметь следующий вид:

$$\beta_{2019} = \frac{\left(\frac{453600}{554400}\right) * 15 + \left(\frac{1344000}{1680000}\right) * 5}{20} = 0,814$$

$$\beta_{2020} = \frac{\left(\frac{753480}{920920}\right) * 26 + \left(\frac{2898000}{3864000}\right) * 12}{38} = 0,797$$

$$\beta_{2021} = \frac{\left(\frac{874800}{1069200}\right) * 30 + \left(\frac{4374000}{5832000}\right) * 18}{48} = 0,793$$

Значения коэффициента использования пробега также снижаются и позволяют сделать вывод о необходимости снижения нулевых пробегов.

Расчет выработки автомобиля в тоннах перевезенного груза за сутки за 2019-2021 гг., проведенный с использованием формулы (32), будет иметь следующий вид:

$$Q_{сут2019} = \frac{6089 + 36944}{5223 + 1746} = 6,17$$

$$Q_{\text{сут}2020} = \frac{10985 + 61999}{8715 + 4034} = 5,72$$

$$Q_{\text{сут}2021} = \frac{12826 + 95796}{10176 + 6142} = 6,66$$

Расчет выработки автомобиля в тонно-километрах за сутки за 2019-2021 гг., проведенный с использованием формулы (33), будет иметь следующий вид:

$$P_{\text{сут}2019} = \frac{546558 + 21333312}{5223 + 1746} = 3139,60$$

$$P_{\text{сут}2020} = \frac{984205 + 46251590}{8715 + 4034} = 3705,06$$

$$P_{\text{сут}2021} = \frac{1148978 + 71472595}{10176 + 6142} = 4450,40$$

Расчет коэффициента использования подвижного состава за 2019-2021 гг., проведенный с использованием формулы (34), будет иметь следующий вид:

$$K_{\text{исп}2019} = \frac{5223 + 1746}{5310 + 1770} = 0,984$$

$$K_{\text{исп}2020} = \frac{8715 + 4034}{8892 + 4104} = 0,981$$

$$K_{\text{исп}2021} = \frac{10176 + 6142}{10470 + 6282} = 0,974$$

В таблице 11 приведена динамика показателей эффективности функционирования сфер логистической деятельности автотранспортного предприятия за 2019-2021 гг.

Таблица 11 – Динамика показателей эффективности функционирования сфер логистической деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» за 2019-2021 гг.

Наименование показателя	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Отклонение 2020/2019		Отклонение 2021/2020	
				Абс.	Отн., %	Абс.	Отн., %
Число полученных заявок, шт.	7 298	12 238	15 557	4 940	67,69	3 319	27,12
Число обслуженных заявок, шт.	7 280	12 236	15 552	4 956	68,08	3 316	27,10
Фондоотдача транспортных средств	3,37	2,51	2,75	-0,86	-25,52	0,24	9,56
Фондоёмкость транспортных средств	0,30	0,40	0,36	0,10	33,33	-0,04	-10,00
Коэффициент износа транспортных средств	0,21	0,28	0,32	0,07	33,33	0,04	14,29
Фондорентабельность транспортных средств, %	4,81	-	-	-	-	-	-
Затраты на 1 км пробега, т. р., формула (50)	0,0895	0,0730	0,0725	-0,0164	-18,35	-0,0005	-0,68
Затраты на 1 км транспортной работы, формула (51)	0,0066	0,0047	0,0044	-0,0019	-28,36	-0,0004	-7,47

Затраты на 1 км пробега определяются по формуле (22):

$$З = З_{\text{т}} + З_{\text{см}} + З_{\text{то}} + З_{\text{а}} + З_{\text{то}} + З_{\text{зп}} + З_{\text{н}}, \quad (22)$$

где $З_{\text{тр}}$ – затраты на приобретение транспортных средств, р.

$З_{\text{т}}$ – затраты на топливо, р.;

$З_{\text{см}}$ – затраты на смазочные и обтирочные материалы, р.;

$З_{\text{то}}$ - затраты на тех. обслуживание и текущий ремонт, р.;

$З_{\text{а}}$ - затраты на амортизацию, р.;

$З_{\text{ш}}$ - затраты на ремонт и восстановление шин, р.;

$З_{\text{зп}}$ - затраты на зарплату водителей, р.;

$З_{\text{н}}$ - затраты на накладные расходы, р.

Затраты на 1 км транспортной работы определяются по формуле (23):

$$Z_{\text{тр. раб.}} = \frac{Z}{q \cdot \gamma \cdot \beta}, \quad (23)$$

где Z – совокупные затраты на осуществление перевозок, р.;

q – средняя грузоподъемность, т-км.;

γ – коэффициент динамического использования грузоподъемности;

β – коэффициент использования пробега.

Исходя из данных таблицы 11, компанией отрабатываются практически все полученные заявки – в последнем отчетном году было отработано 99,97% заявок, что является достаточно высоким показателем, и положительно характеризует компанию.

Преимущественная часть показателей эффективности функционирования сфер логистической деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» имеет отрицательную динамику, что свидетельствует о снижении эффективности деятельности компании.

Таким образом, по итогам проведенного анализа показателей эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» можно сделать общий вывод о том, что имеющиеся в распоряжении компании ресурсы используются недостаточно эффективно. Ключевыми проблемными местами, нуждающимися в оптимизации являются:

- снижение степени технической готовности транспортных средств;
- недостаточно эффективное использование грузоподъемности транспортных средств.

В следующем разделе будут рассмотрены возможные направления повышения эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» исходя из обозначенных проблем.

3 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

3.1 Внедрение средств автоматизации логистических процессов ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Оценка показателей эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» позволила определить, какие ресурсы и факторы производства компании используются неэффективно, а также основные проблемы, наблюдаемые в деятельности компании.

Выявленные проблемы, а также пути их решения и ожидаемый эффект от реализации данных мер представлены на рисунке 16.

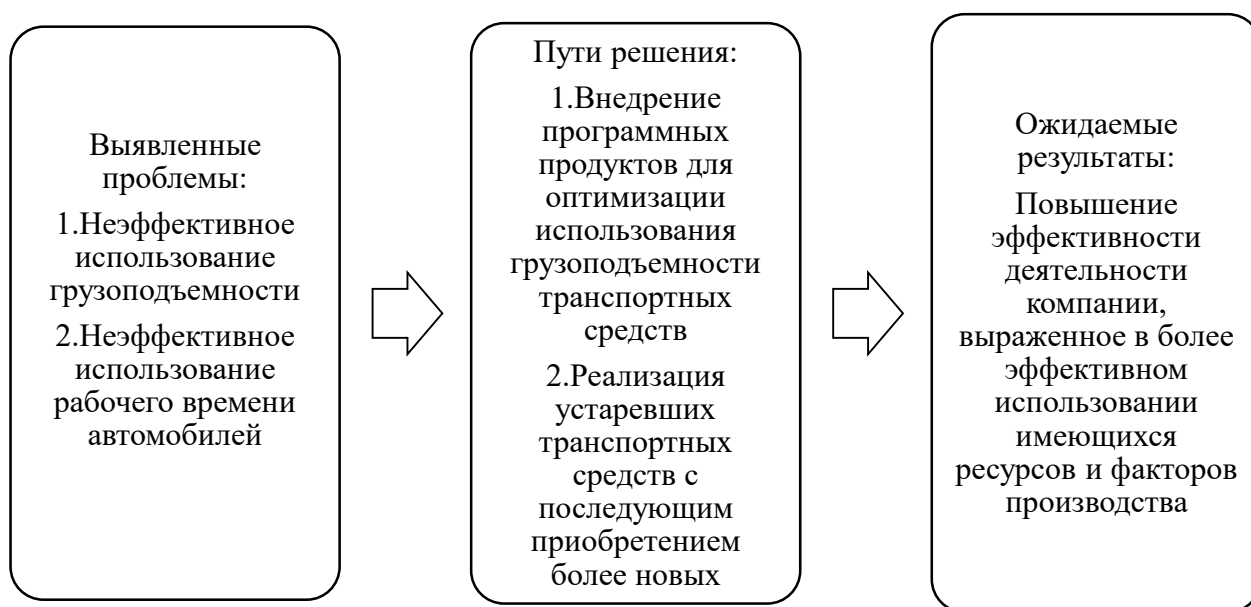


Рисунок 16 – Пути повышения эффективности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Исходя из анализа проблем, выявленных в деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ», предлагается

реализовать мероприятия, направленные на оптимизацию использования грузоподъемности транспортных средств и улучшение состояния автопарка, что в итоге будет способствовать повышению эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» в целом.

С целью повышения эффективности использования грузоподъемности предлагается внедрение средств оптимизации использования грузоподъемности транспортных средств. Данные программные продукты и сервисы позволяют наиболее эффективным образом разместить груз, максимально используя грузоподъемность транспортного средства, учитывая все особенности перевозки конкретного типа груза.

К средствам оптимизации использования грузоподъемности транспортных средств менеджмент компании предъявляет следующие требования:

- понятность интерфейса,
- возможность интеграции в существующую информационную систему,
- наличие сервисного обслуживания и его оперативность,
- возможность создания шаблонов под клиента/тип груза,
- возможность составления схемы загрузки партии груза в несколько транспортных средств,
- возможность подбора транспортного средства из базы под параметры конкретного груза.

Среди популярных программных продуктов и сервисов для решения данных задач выделяют TruckLoader [11], Packer3d [15], Esko Cape Truckfill [14].

В таблице 12 приведена сравнительная характеристика данных программных продуктов и сервисов, а также определено соответствие предъявляемым менеджментом компании требованиям.

Таблица 12 – Сравнительная характеристика программных продуктов и сервисов TruckLoader, Packer3d, Esko Cape Truckfill.

Характеристики/требования	TruckLoader	Packer3d	Esko Cape Truckfill
Понятность интерфейса (от 1 до 5)	4	5	3
Возможность интеграции в существующую информационную систему (да – 1, нет – 0)	1	1	1
Сервисное обслуживание и его оперативность (от 1 до 5)	5	5	2
Возможность создания шаблонов под клиента/тип груза (да – 1, нет - 0)	0	1	0
Возможность составления схемы загрузки партии груза в несколько транспортных средств (да – 1, нет - 0)	1	1	0
Возможность подбора транспортного средства из базы под параметры конкретного груза	1	1	0
Суммарная оценка	12	14	6

В таблице 13 представлено сравнение функциональных возможностей обозначенных программных продуктов и сервисов.

Таблица 13 – Сравнение функциональных возможностей программных продуктов и сервисов TruckLoader, Packer3d, Esko Cape Truckfill.

Функциональная возможность	TruckLoader	Packer3d	Esko Cape Truckfill
Расчет схемы оптимальной укладки ящиков в транспортные средства	+	+	+
Загрузка в несколько транспортных средств одновременно	+	+	-
Загрузка с разных складов	+	+	+
Загрузка с учетом разгрузки на разных складах	+	+	+
Сигнализация при попытке отправить недогруженный транспорт	-	+	-
Оперативный перерасчет в случае подачи другого транспорта по факту	-	+	-
Учет специальных условий транспортировки груза: «хрупкость», «не кантовать», «по ходу движения» и т.д.	+	+	-
Учет ограничений транспорта: грузоподъемность, давление на ось, размеры дверей, скругленная крыша вагона и др.	+	+	+
Неделимые группы товаров и порядок загрузки	-	+	-

Продолжение таблицы 13

Функциональная возможность	TruckLoader	Packer3d	Esko Cape Truckfill
Варианты работы с паллетами: загрузка навалом с паллет, загрузка паллетами с предварительной паллетизацией, загрузка паллет и навалом одновременно	+	+	-
Оптимизация заполнения транспорта по стоимости груза	-	+	-
Размещение груза в грузовом отсеке в зимнее время в зависимости от его морозостойкости	-	+	-
Интеграция в существующую информационную систему предприятия и работа с одними базами	+	+	+
Неограниченное кол-во клиентских подключений к системе	+	+	-
Экспорт/импорт данных	+	+	+
Встроенная база стандартных транспортных средств	+	+	+

Таким образом, программный комплекс Packer3d обладает наиболее широким функционалом среди рассмотренных программных продуктов и сервисов. Более того, весомым преимуществом в текущих условиях является то, что данный программный комплекс является российской разработкой, и имеет наибольшую вероятность бесперебойности работы. Сравнительный анализ стоимости рассмотренных программных продуктов и сервисов представлен в таблице 15.

Таблица 14 – Сравнительный анализ стоимости рассмотренных программных продуктов и сервисов

Наименование программного продукта	Офф-лайн версия		Он-лайн сервис	
	Период пользования	Стоимость за период, т. р.	Период пользования	Стоимость за период, т. р.
TruckLoader	1 месяц	-	1 месяц	10
	3 месяца	22	3 месяца	25
	6 месяцев	40	6 месяцев	47
	12 месяцев	72	12 месяцев	86
Packer3d	12 месяцев	85	1 месяц	6,5
			3 месяца	18
			6 месяцев	33
			12 месяцев	60

Продолжение таблицы 14

Наименование программного продукта	Период пользования	Стоимость за период, т. р.	Период пользования	Стоимость за период, т. р.
Esko Cape Truckfill			1 месяц	5
			3 месяца	15
			12 месяцев	50

Соответственно, с учетом стоимости пользования и функционала рассмотренных программных сервисов, рекомендуется оформить доступ к он-лайн сервису Packer3d сроком на 3 месяца, с проведением анализа изменений показателей эффективности по итогам данного срока.

Для внедрения он-лайн сервису Packer3d необходимо создать рабочую группу, в которую будет включено 2 человека (IT-специалист, менеджер).

Основные этапы внедрения в деятельность ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» он-лайн сервиса Packer3d и календарный план проведения данных этапов представлен в таблице 16.

Таблица 15 – Основные этапы внедрения в деятельность ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» онлайн сервиса Packer3d и календарный план проведения данных этапов

Описание этапа внедрения	Планируемый срок проведения
Разработка технического задания, включающего все необходимые параметры и алгоритмы расчета, а также формы отчетов. Описание иерархии прав доступа	5 рабочих дней
Подключение к системе, отладка. Настройка всех параметров, алгоритмов расчета, форм отчетов в соответствии с техническим заданием. Настройка прав доступа	5 рабочих дней
Тестирование онлайн сервиса. Составление пробных шаблонов, внесение тестовых данных, запуск пробных расчетов, проверка алгоритмов, поиск и исправление ошибок. Составление отчета. Отладка выявленных недочетов	5 рабочих дней
Опытная эксплуатация (работа с рабочими задачами). Сопоставление схем загрузки с использованием он-лайн сервиса и без его применения. Составление отчета	10 рабочих дней
Промышленная эксплуатация	-

Стоимость внедрения он-лайн сервиса Packer3d в форме единовременных затрат представляет собой совокупность затрат по оплате труда сотрудникам, составляющим рабочую группу. Таким образом, единовременные затраты по внедрению он-лайн сервиса Packer3d составят:

$$\frac{40000 + 50000}{21} * 25 = 107\ 143$$

Текущие затраты будут включать оплату доступа к сервису за выбранный период. В случае оформления доступа сроком на 3 месяца данная сумма составит 18 000 р.

Таким образом, выбор современного программного обеспечения, в наибольшей степени отвечает потребностям компании и обладает более широкими возможностями автоматизации текущих процессов является важной задачей в деятельности автотранспортной компании и позволяет ей повысить эффективность деятельности. Внедрение в деятельность компании он-лайн сервиса по оптимизации использования грузоподъемности транспортных средств Packer3d позволит повысить эффективность использования грузоподъемности транспортных средств.

3.2 Обновление автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

В процессе анализа состава и состояния автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» было отмечено, что средний возраст автопарка составляет 6,44 лет. В составе автопарка есть 5 единиц транспортных средств, которые в силу более старшего возраста и более интенсивной эксплуатации нуждаются в ремонте чаще остальных – это 2 автомобиля ГАЗ-2752 «Соболь» (2013 года выпуска) и 3 автомобиля ГАЗ 2705 (2014, 2014 и 2015 годов выпуска).

Предлагается реализация данных транспортных средств с последующим приобретением замещающих транспортных средств по мере привлечения источников финансирования.

Предполагаемая цена реализации транспортных средств по оценке специалистов авторыннка исходя из среднерыночных предложений в базах объявлений по продаже автомобилей auto.ru, avito.ru, gruzovik.ru приведена в таблице 16.

Таблица 16 – Предполагаемая цена реализации транспортных средств по оценке специалистов авторыннка исходя из среднерыночных предложений

Наименование транспортного средства	Предполагаемая цена реализации, р.
ГАЗ-2752 «Соболь» 2013 года выпуска	450 000
ГАЗ-2752 «Соболь» 2013 года выпуска	450 000
ГАЗ 2705 2014 года выпуска	480 000
ГАЗ 2705 2014 года выпуска	480 000
ГАЗ 2705 2015 года выпуска	490 000
Итого:	2 350 000

Экономическое обоснование выбора транспортного средства, заключается в расчете экономического эффекта на основании показателей производительности транспортных средств и затрат на 1 км. В таблице 18 приведены показатели автомобилей-представителей класса грузового коммерческого транспорта Ford Tranzit, Peugeot Boxer, Renault Master, необходимые для оценки экономического эффекта мероприятия по обновлению автопарка.

Таблица 17 – Сравнительная характеристика показателей представителей класса грузового коммерческого транспорта

Характеристика	Ford Tranzit	Peugeot Boxer	Renault Master
Грузоподъемность, т	1,531	1,500	1,535

Продолжение таблицы 17

Характеристика	Ford Tranzit	Peugeot Boxer	Renault Master
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	8,2	8,7	8,1
Количество поездок, шт,	373	373	373
Средний пробег за поездку, км	110	110	110
Выработка в тоннах	509,39	499,07	510,72
Выработка в тонно-километрах	56032,70	54 898,14	56 179,10
Эксплуатационные затраты, в т.ч.:	1359690,29	1387296,24	1387706,70
Общий расход топлива	3364,46	3569,61	3323,43
Затраты на топливо	139120,42	147603,37	137423,83
Затраты на смазочные материалы	36160,07	36160,07	36160,07
Затраты на техническое обслуживание	15950,00	21740,00	19830,00
Амортизационные отчисления	100000,00	113333,00	125833,00
Затраты на износ и восстановление шин	27079,80	27079,80	27 079,80
Заработная плата водителей	1041380,00	1041380,00	1041380,00
Эксплуатационные затраты на 1 км, р.	33,14	33,81	33,82

Таким образом, по результатам, приведенным в таблице 18, целесообразным будет закупка автомобилей Ford Tranzit.

Среднерыночная цена автомобилей Ford Tranzit 2017-2018 годов выпуска составляет 1500 т. р. При радиусе поиска автомобилей до 500 км расходы по перемещению транспортных средств до предприятия составят порядка 13 000 р. Таким образом, необходимый бюджет для мероприятия по обновлению автопарка составит:

$$1500000 * 5 + 13000 - 2350000 = 5163000$$

В целях финансирования приобретения транспортных средств предлагается заключить договор лизинга. В таблице 19 представлены данные предварительного расчета ежемесячного платежа в крупных лизинговых компаниях при сроке договора 36 месяцев.

Таблица 18 – Суммы ежемесячных платежей и переплат по договору лизинга согласно предварительному расчету

Наименование лизинговой компании	Ежемесячный платеж, р.	Сумма переплаты, р.
АО ВТБ Лизинг	180 796	1 346 642
ООО «Альфа-Лизинг»	200 814	2 080 501
ПАО «ЛК «Европлан»	193 986	1 820 496
ООО «Балтийский лизинг»	175 014	1 708 315
ООО «Каркаде»	189 997	1 814 756

Таким образом, исходя из минимальной суммы переплаты по договору и приемлемости суммы ежемесячного платежа рекомендуется финансировать приобретение транспортных средств по договору лизинга, заключаемому с АО ВТБ Лизинг. Параметры, учтенные в расчете лизинговых платежей в АО ВТБ Лизинг, приведены в таблице 21.

Таблица 19 – Параметры расчета лизинговых платежей в АО ВТБ Лизинг

Параметр	Сумма/срок
Стоимость автомобилей, р.	7500 000
Срок договора, мес.	36
Авансовый платеж, р.	2337 000
Ежемесячный платеж, р.	180796
Переплата, р.	1346642
Годовая сумма ежемесячных платежей, р.	2169552

Экономическая эффективность предлагаемых мероприятий будет выражаться в сокращении автомобиле-дней в ремонте и снижении затрат на 1 км пробега.

Предполагаемая динамика показателей ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» в результате предложенных мероприятий представлена в таблице 20.

Таблица 20 – Предполагаемая динамика показателей ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» в результате предложенных мероприятий

Наименование показателя	2021 г.	Прогнозируемое значение	Отклонение	
			Абс.	Отн., %
Количество автомобиле-дней в ремонте	15	8	-7	-46,67
Коэффициент технической готовности (Ктг)	0,961	0,977	0,016	-
Коэффициент выпуска автомобилей на линию (Кал)	0,926	0,943	0,017	-
Затраты на 1 км пробега, р.	46,03	43,55	-2,48	-5,39

Прогнозируемое значение затрат на 1 км пробега рассчитано как средняя величина по всей группе грузовых автомобилей общего назначения, исходя из предположения, что по автомобилям, имеющимся в собственности, показатель останется на фактическом уровне, а по приобретаемым – будет установлен на уровне, рассчитанном в таблице 19:

$$\frac{46,03 * 21 + 33,14 * 5}{26} = 43,55$$

Сокращение общих затрат в годовом выражении, рассчитанное как произведение экономии в затратах на 1 км пробега, составит:

$$(46,03 - 43,55) * 1\ 069\ 200 = 2\ 651\ 616$$

Учитывая затраты в виде переплаты по лизингу в годовом выражении, экономический эффект от проведения данного мероприятия составит:

$$2\ 651\ 616 - \frac{1\ 346\ 642}{3} = 2\ 202\ 735,33$$

Таким образом, предлагаемые мероприятия экономически эффективны.

Заключение

В первом разделе рассмотрены теоретические аспекты повышения эффективности деятельности автотранспортной компании. Эффективность деятельности предприятий автотранспортной отрасли определяется как оптимальное использование имеющихся в распоряжении предприятия ресурсов и факторов производства в целях достижения максимально возможных результатов.

Особенности функционирования организаций сферы автомобильного транспорта предопределили специфику основных направлений повышения эффективности их деятельности, таких как обновление парка транспортных средств; оптимизация схем размещения груза, в т.ч. с использованием средств автоматизации; увеличение грузооборота, в том числе за счет расширения географии перевозок; сокращение нулевых пробегов путем организации обратных загрузок; оптимизация маршрутов движения; нормирование времени на погрузочно-разгрузочные операции.

Критерии оценки результативности деятельности отражают эффективность использования факторов производства, производственной мощности, управления организацией в целом. Повышение эффективности деятельности предприятий автотранспортной отрасли предопределяет возможности развития других отраслей, потребности которых она обслуживает, влияя тем самым на состояние экономики страны и характер ее взаимодействия на международном рынке.

Во втором разделе проведена оценка эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» - дана организационно-экономическая характеристика предприятия и проведен анализ эффективности его деятельности. По итогам проведенного анализа показателей эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» можно сделать общий вывод о том, что имеющиеся в распоряжении компании ресурсы используются недостаточно

эффективно. Ключевыми проблемными местами, нуждающимися в оптимизации являются:

- снижение степени технической готовности транспортных средств;
- недостаточно эффективное использование грузоподъемности транспортных средств.

В третьем разделе разработаны мероприятия по повышению эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ». Предлагается реализовать мероприятия, направленные на оптимизацию использования грузоподъемности транспортных средств и улучшение состояния автопарка, что в итоге будет способствовать повышению эффективности деятельности ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» в целом.

Проведен сравнительный анализ программных продуктов и сервисов TruckLoader, Packer3d, Esko Capr Truckfill по функциональным возможностям и стоимости пользования, определено соответствие требованиям менеджмента, предъявляемым к программному продукту. По результатам анализа рекомендуется оформить доступ к он-лайн сервису Packer3d сроком на 3 месяца, с проведением анализа изменений показателей эффективности по итогам данного срока.

Предлагается реализация 5 единиц транспортных средств, которые в силу более старшего возраста и более интенсивной эксплуатации нуждаются в ремонте чаще остальных, с последующим приобретением замещающих транспортных средств, финансируемым по договору лизинга. Произведен расчет экономической эффективности - в годовом выражении, экономический эффект от проведения данного мероприятия составит 2 202 735,33 руб.

Таким образом, цель и задачи, поставленные в начале работы, достигнуты.

Список используемой литературы

1. Агалакова А. В. Внедрение информационных технологий при оптимизации маршрута грузоперевозки с учетом множества факторов / А. В. Агалакова, И. Е. Шанин, А. В. Курилов // Логистические системы в глобальной экономике. – 2020. – № 10. – С. 58-60.
2. Инновационная деятельность на автомобильном транспорте : учебное пособие / Ю.П. Анисимов, В.П. Бычков, И.В. Куксова [и др.] ; под науч. ред. д-ра экон. наук В.П. Бычкова.– Москва : ИНФРА-М, 2022. – 404 с.
3. Кривякин, К. С. Методика оценки эффективности логистической деятельности предприятия / К. С. Кривякин, Н. Н. Макаров, А. А. Полухина // Экономинфо. – 2018. – Т. 15. – № 4. – С. 54-59. –
4. Куренков П. В. Транспортная логистика: история, проблемы и образование / П. В. Куренков, С. Б. Левин // Логистика и управление цепями поставок. – 2021. – № 6(105). – С. 19-23.
5. Лавренченко А. А. Цифровизация как фактор обеспечения повышения эффективности бизнес-процессов автотранспортного предприятия : монография / А. А. Лавренченко, Н. И. Саталкина. — Тамбов : Тамбовский государственный технический университет, ЭБС АСВ, 2020. – 104 с.
6. Макконнелл, К.Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика : учебник / К.Р. Макконнелл, С.Л. Брю, Ш.М. Флинн ; пер. с англ. – 19-е изд. – Москва : ИНФРА-М, 2018. - XXVIII, 1028 с.
7. Матанцева О. Ю. Основы экономики автомобильного транспорта : учебное пособие / О. Ю. Матанцева. – Москва : Юстицинформ, 2020. – 256 с.
8. Миротин Л. Б. Ресурсы логистики в управлении транспортным предприятием : учебное пособие / Л. Б. Миротин, А. К. Покровский, Е. А. Лебедев. - 2-е изд. - Москва ; Вологда : Инфра-Инженерия, 2021. – 228 с.
9. Моисеева, Н. К. Экономические основы логистики : учебник / Н.К. Моисеева ; под ред. д-ра экон. наук, проф. В.И. Сергеева. – Москва : ИНФРА-М, 2021. – 528 с.

10. Официальный сайт Международной финансовой организации Всемирный банк [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking> (дата обращения 01.06.2022 г.).
11. Официальный сайт программного комплекса TruckLoader [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://tlrun.com/> (дата обращения 01.06.2022 г.).
12. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistic/> (дата обращения 17.04.2022 г.).
13. Официальный сайт Федеральной таможенной службы [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://customs.gov.ru/statistic> (дата обращения 01.06.2022 г.).
14. Официальный сайт Esko [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.esko.com/ru/products/cape-truckfill> (дата обращения 01.06.2022 г.).
15. Официальный сайт Packer3d [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.packer3d.ru/> (дата обращения 01.06.2022 г.).
16. Панько, Ю. В. Методика оценки эффективности деятельности коммерческой организации / Ю. В. Панько // *Modern Economy Success*. – 2020. – № 2. – С. 222-227.
17. Пункты взаимодействия на транспорте и транспортно-складские комплексы : учебное пособие / В. Е. Шведов, В. И. Иванова, А. В. Елисеева, А. Е. Утушкина ; под редакцией В. Е. Шведова. — Москва, Вологда : Инфра-Инженерия, 2021. – 260 с.
18. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. 6–е изд. М.: ИНФРА–М, 2022. 512 с
19. Рикардо Д. Начала политической экономии и податного обложения. М.: Издательство Юрайт, 2019. 310 с.
20. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия : учебник. – 6-е изд., испр. и доп. М.: ИНФРА-М, 2020. 378 с.

21. Савицкая Г.В. Анализ эффективности и рисков предпринимательской деятельности: методологические аспекты: монография. М.: ИНФРА-М, 2022. – 291 с.
22. Седюкевич В. Н. Автомобильные перевозки : учебное пособие / В. Н. Седюкевич, Д. В. Капский, С. А. Рынкевич. - Минск : РИПО, 2020. – 323 с.
23. Староверова К. О. Менеджмент. Эффективность управления : Учебное пособие / К. О. Староверова. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2018. – 209 с.
24. Стратегия развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Проект [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/9306> (дата обращения 23.03.2022 г.)
25. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень Министерства транспорта Российской Федерации. Январь-декабрь 2021 г. Москва, 2022 [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents> (дата обращения 17.04.2022 г.).
26. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень Министерства транспорта Российской Федерации. Январь-декабрь 2020 г. Москва, 2021 [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents> (дата обращения 17.04.2022 г.).
27. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень Министерства транспорта Российской Федерации. Январь-декабрь 2019 г. Москва, 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents> (дата обращения 17.04.2022 г.).
28. Транспортная логистика: организация перевозки грузов : учеб. пособие / А.М. Афонин, В.Е. Афолина, А.М. Петрова, Ю.Н. Царегородцев. – М. : ФОРУМ : ИНФРА-М, 2018. – 367 с.
29. Транспортная инфраструктура : учебное пособие / Е. В. Фомин, Е. С. Воеводин, А. С. Кашура [и др.]. - Красноярск : Сиб. федер. ун--т, 2020. - 104 с.

30. Формирование и развитие системы организации транспортного обслуживания промышленных предприятий : монография / В.П. Бычков, В.А. Верзилин, Н.М. Бухонова, Д.В. Бычков. – М. : ИНФРА-М, 2018. – 186 с.

31. Хижа, О. Н. Эволюция подходов к трактовке понятия "эффективность" в экономической науке / О. Н. Хижа // Вестник Челябинского государственного университета. – 2018. – № 7(417). – С. 21-27.

32. Шеремет А. Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций : практическое пособие / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев. — 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : ИНФРА-М, 2022. – 208 с.

Приложение А

Показатели оценки эффективности деятельности организации по методике, описанной Г.В. Савицкой

Таблица А.1 - Показатели оценки эффективности деятельности организации по методике, описанной Г.В. Савицкой

Группа показателей	Показатель	Формула расчета
Показатели интенсивности и использования капитала	Коэффициент оборачиваемости совокупного капитала (капиталоотдача) (Коб.сов.к.)	$\text{Коб. сов. к.} = \frac{В}{\text{Кап.сов.ср.}} \quad (\text{А.1})$ <p>где В – выручка от реализации, Кап.сов.ср – средняя стоимость совокупного капитала.</p>
Показатели интенсивности и использования капитала	Период оборота совокупного капитала (Поб.сов.к.)	$\text{Поб. сов. к.} = \frac{\text{Кап.сов.ср.} * T}{В} \quad (\text{А.2})$ <p>где Кап.сов.ср – средняя стоимость совокупного капитала, Т – длительность периода, В – выручка от реализации.</p>
	Период оборота капитала в амортизируемом имуществе (Поб.ам.им.)	$\text{Поб. ам. им.} = \frac{\text{ОСам.ср.}}{\text{АМ}} \quad (\text{А.3})$ <p>где ОСам.ср. – средняя величина амортизируемого имущества, АМ – сумма начисленной амортизации за период.</p>
	Период оборота капитала в оборотных активах (По.оа)	$\text{Поб. оа} = \frac{\text{ОАср} * T}{В} \quad (\text{А.4})$ <p>где ОАср – средняя стоимость оборотного капитала, Т- длительность периода, В – выручка от реализации.</p>
Общие показатели рентабельности	Рентабельность оборота (нормы прибыльности, продаж) (Роб)	$\text{Роб} = \frac{\text{Прп}}{В}, \quad (\text{А.5})$ <p>где Прп – прибыль от реализации, В - выручка от реализации.</p>
Общие показатели рентабельности	Рентабельность операционной деятельности (Род)	$\text{Род} = \frac{\text{Прп}}{\text{Зод}}, \quad (\text{А.6})$ <p>где Прп – прибыль от реализации до выплаты процентов и налогов Зод - общая сумма затрат по операционной деятельности отчетного периода.</p>
	Рентабельность затрат (Рз)	$\text{Рз} = \frac{\text{Прп}}{\text{Зрп}}, \quad (\text{А.7})$ <p>где Прп - прибыль от реализации до выплаты процентов и налогов, Зрп - затраты по реализованной продукции.</p>
	Рентабельность производства (Рпр-ва)	$\text{Рпр - ва} = \frac{\text{ЧП}}{\text{ОС+ОА}}, \quad (\text{А.8})$ <p>где ЧП – чистая прибыль, ОС – среднегодовая стоимость основных производственных фондов, ОА - среднегодовая стоимость оборотных активов.</p>

Продолжение Приложения А

Продолжение таблицы А.1

Показатели рентабельности капитала	Рентабельность совокупного капитала (RTA)	$RTA = \frac{ЧП}{A}$ (А.9) где ЧП – чистая прибыль, А - средняя сумма совокупных активов предприятия за отчетный период.
	Рентабельность операционного капитала (общая рентабельность) (ROA)	$ROA = \frac{Ппр}{Кo}$, (А.10) где По – прибыль от реализации до выплаты процентов и налогов, Ко - средняя сумма операционного капитала за период.
	Рентабельность собственного капитала (ROE)	$ROE = \frac{ЧП}{СК}$, (А.11) где ЧП – чистая прибыль, СК – средняя сумма собственного капитала за период.
Показатели рентабельности факторов производства	Рентабельность персонала (Rп)	$Rп = \frac{Ппр}{Чр}$, (А.12) где Прп – прибыль от реализации продукции до выплаты процентов и налогов, ЧР – среднесписочная численность персонала.
	Рентабельность капитала, вложенного в основные средства (Roc)	$Roc = \frac{Ппр}{ОСср}$, (А.13) где Под - прибыль от реализации продукции до выплаты процентов и налогов, ОСср - среднегодовая остаточная стоимость основных средств.
	Рентабельность оборотных активов (Roa)	$Roa = \frac{ЧП}{ОАср}$, (А.14) где ЧП – чистая прибыль, ОАср – среднегодовая стоимость оборотных активов.

Приложения Б

Показатели оценки эффективности деятельности автотранспортного предприятия

Таблица Б.1 - Показатели оценки эффективности деятельности автотранспортного предприятия

Группа показателей	Наименование показателя и его краткая характеристика	Формула расчета
Показатели использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых не влияет на производительность подвижного состава, рассчитанную на 1 км общего пробега	Коэффициент технической готовности (Ктг) – характеризует эффективность использования транспортных средств с позиции их готовности к эксплуатации	$K_{тг} = \frac{A_{Добщ} - A_{Дрем.}}{A_{Добщ}}, \text{ (Б.1)}$ где $A_{Добщ.}$ – общее число автомобиле-дней в анализируемом периоде, $A_{Дрем.}$ – число автомобиле-дней, в котором транспортные средства находились в простое в связи с ремонтом и техническим обслуживанием.
	Коэффициент выпуска автомобилей на линию (α_v) – характеризует интенсивность использования транспортных средств	$\alpha_v = \frac{A_{Добщ} - A_{Дрем.} - A_{Дорг}}{A_{Добщ}}, \text{ (Б.2)}$ где $A_{Дорг}$ - число автомобиле-дней, в котором транспортные средства находились в простое по организационным причинам.
Показатели использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых влияет на производительность подвижного состава, рассчитанную на 1 км общего пробега	Коэффициент статического использования грузоподъемности автомобилей (γ_c) – характеризует эффективность использования грузоподъемности автомобилей	$\gamma_c = \frac{Q_{факт}}{q_{ном} * z}, \text{ (Б.3)}$ где $Q_{факт}$ – объем фактически перевезенного груза, т, $q_{ном}$ – номинальная грузоподъемность автомобиля, т, z – фактическое количество поездок, ед.
	Коэффициент динамического использования грузоподъемности автомобилей (γ_d) – характеризует эффективность использования грузоподъемности автомобилей	$\gamma_d = \frac{Q_{факт.ткм}}{q_{ном} * L_{гр}}, \text{ (Б.4)}$ где $Q_{факт.ткм}$ – фактический грузооборот, т.км, $q_{ном}$ – номинальная грузоподъемность автомобиля, т, $L_{гр}$ – фактический пробег с грузом, км.
	Коэффициент использования пробега (β) – характеризует степень полезности пробега	$\beta = \frac{L_{гр}}{L_{общ}}, \text{ (Б.5)}$ где $L_{гр}$ – пробег с грузом, км, $L_{общ}$ – пробег общий.

Продолжение Приложения Б

Продолжение таблицы Б.1

Группа показателей	Наименование показателя и его краткая характеристика	Формула расчета
Показатели эффективности использования трудовых ресурсов	Производительность труда, выработка (W) – характеризует эффективность производственной деятельности персонала, выраженная количеством оказанных услуг в единицу времени / в расчете на одного сотрудника	$W = \frac{Q}{T}, \text{ (Б.6)}$ где Q – объем оказанных услуг (объем перевозок, грузо- / пассажирооборот, платные км пробега; выручка); T – трудозатраты на оказание услуг.
	Трудоемкость (TE) – характеризует количество времени, затрачиваемое на оказание одной услуги в расчете на одного сотрудника	$TE = \frac{T}{Q}, \text{ (Б.7)}$ где Q – объем оказанных услуг, T – трудозатраты на оказание услуг.
Показатели эффективности использования трудовых ресурсов	Коэффициент использования рабочего времени (Кр.вр)	$\text{Кр. вр.} = \frac{t_{\text{факт}}}{t_{\text{норм}}}, \text{ (Б.8)}$ где t _{факт} – средняя фактическая продолжительность рабочего дня, t _{норм} – средняя нормативная продолжительность рабочего дня.
Показатели эффективности использования оборотных активов	Коэффициент оборачиваемости оборотных активов (Коб.оа)	$\text{Коб. оа} = \frac{B}{OA}, \text{ (Б.9)}$ где B – выручка от реализации, OA – средняя за период стоимость оборотных активов
	Период оборота оборотных активов (Поб.оа)	$\text{Поб. оа} = \frac{T}{\text{Коб.оа}}, \text{ (Б.10)}$ где T – количество дней в периоде, Коб.оа - коэффициент оборачиваемости оборотных активов
Выработка автомобиля в тоннах перевезенного груза за сутки Q _{сут}		$Q_{\text{сут}} = \frac{T_{\text{н}} * V_{\text{т}} * \beta * q * \gamma_{\text{с}}}{L_{\text{е.г.}} + V_{\text{т}} * \beta * T_{\text{п-р}}} = \frac{Q_{\text{общ}}}{A_{\text{Дэ}}}, \text{ (Б.11)}$
Выработка автомобиля в тонно-километрах за сутки P _{сут}		$P_{\text{сут}} = \frac{T_{\text{н}} * V_{\text{т}} * \beta * q * \gamma_{\text{д}} * L_{\text{е.г.}}}{L_{\text{е.г.}} + V_{\text{т}} * \beta * T_{\text{п-р}}} = \frac{P_{\text{общ}}}{A_{\text{Дэ}}}, \text{ (Б.12)}$
Коэффициент использования подвижного состава (Кисп)		$\text{Кисп} = \frac{A_{\text{Дэ}}}{A_{\text{Ди}}}, \text{ (Б.13)}$ где A _{Дэ} – автомобиле-дни в эксплуатации, ед. A _{Ди} - автомобиле-дни инвентарные, ед.

Приложение В

Организационная структура ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

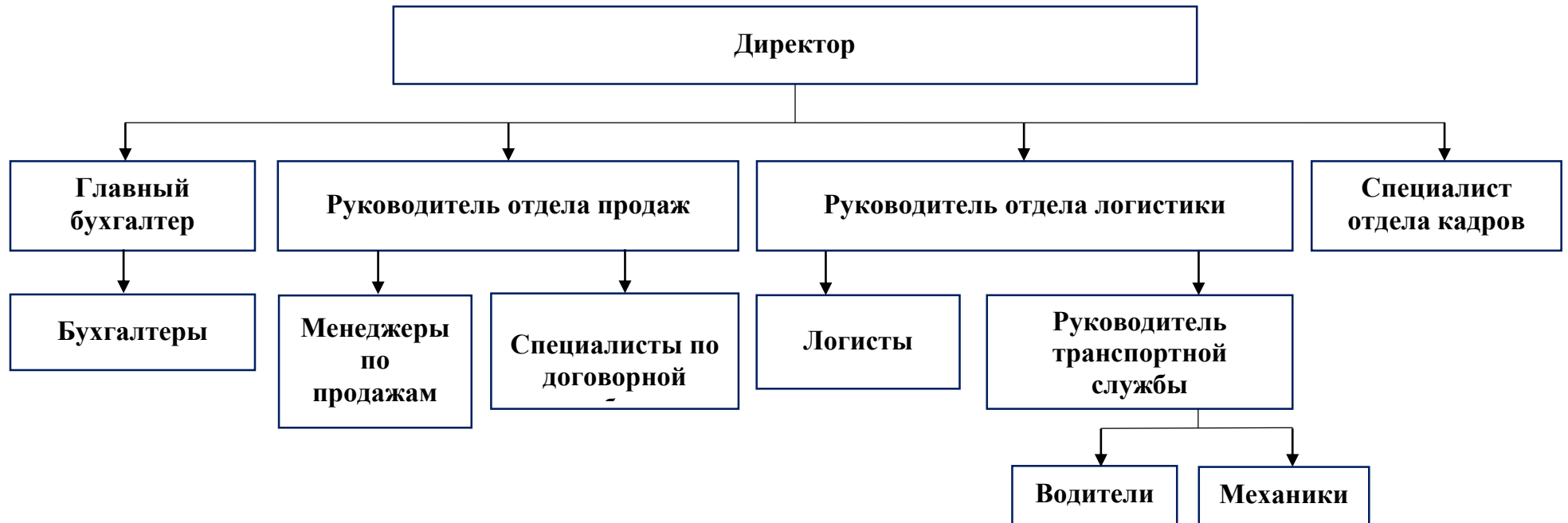


Рисунок В.1 - Организационная структура ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Приложение Г

Состояние, движение и использование автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Таблица Г.1 - Состояние, движение и использование автопарка ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Наименование транспортного средства	Год выпуска	Пробег на 01.01.2022 г., км
ГАЗ-2752 «Соболь»	2015	221 847
ГАЗ-2752 «Соболь»	2018	134 148
ГАЗ-2752 «Соболь»	2016	192 319
ГАЗ-2752 «Соболь»	2018	169 381
ГАЗ-2752 «Соболь»	2013	357 615
ГАЗ-2752 «Соболь»	2013	342 594
ГАЗ 2705	2016	194 543
ГАЗ 2705	2014	285 580
ГАЗ 2705	2017	176 048
ГАЗ 2705	2017	153 760
ГАЗ 2705	2015	198 348
ГАЗ 2705	2016	215 015
ГАЗ 2705	2017	157 856
ГАЗ 2705	2015	203 873
ГАЗ 2705	2016	201 371
ГАЗ 2705	2014	297 943
ГАЗ 2705	2017	164 023
ГАЗ 2705	2015	201 345
ГАЗ 2705	2015	274 103
Ford Tranzit	2014	281 041
Ford Tranzit	2016	203 476
Ford Tranzit	2017	152 382
Ford Tranzit	2015	189 248
Ford Tranzit	2014	283 017
Ford Tranzit	2017	159 328
Ford Tranzit	2017	158 327
Ford Tranzit	2018	171 348
Ford Tranzit	2016	199 472
Ford Tranzit	2016	191 472
Ford Tranzit	2017	167 019
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2015	954 127
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2015	927 019
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2015	931 934
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2016	851 732
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2015	936 479
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2016	834 961
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2016	842 974
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2015	918 403
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2016	838 943
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2016	847 134

Продолжение Приложения Г

Продолжение таблицы Г.1

Наименование транспортного средства	Год выпуска	Пробег на 01.01.2022 г., км
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2015	941 350
Седельный тягач MAN TGX 18.400 с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2014	1 019 034
Седельный тягач MAN TGM с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2015	938 146
Седельный тягач MAN TGM с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2014	995 103
Седельный тягач MAN TGM с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2016	873 240
Седельный тягач MAN TGM с полуприцепом Schmitz S.CS Universal	2015	946 719
Седельный тягач MAN TGS 18.400 с полуприцепом Schmitz S.KO	2015	939 764
Седельный тягач MAN TGS 18.400 с полуприцепом Schmitz S.KO	2014	981 375

Приложение Д

Бухгалтерский баланс ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

ИНН 6321237570
КПП 632401001

Форма по КНД 0710099
Форма по ОКУД 0710001

Бухгалтерский баланс На 31 декабря 2021 г.

Пояснения ¹	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
Актив					
I. Внеоборотные активы					
	Нематериальные активы	1110	-	-	-
	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
	Основные средства	1150	162 881	130 629	67 950
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
	Финансовые вложения	1170	-	-	-
	Отложенные налоговые активы	1180	-	-	-
	Прочие внеоборотные активы	1190	-	-	-
	Итого по разделу I	1100	162 881	130 629	67 950
II. Оборотные активы					
	Запасы	1210	181 030	131 413	61 675
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	24 844	22 590	10 753
	Дебиторская задолженность	1230	158 154	104 541	78 411
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	-	-	-
	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	6 763	120	252
	Прочие оборотные активы	1260	0	-	371
	Итого по разделу II	1200	370 791	258 664	151 462
	БАЛАНС	1600	533 673	389 293	219 412

Продолжение Приложения Д

Пояснения ¹	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
Пассив					
III. Капитал и резервы					
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	10	10	10
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	(-) ²	(-)	(-)
	Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	-	-	-
	Резервный капитал	1360	-	-	-
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	25 403	18 078	16 596
	Итого по разделу III	1300	25 413	18 088	16 606
IV. Долгосрочные обязательства					
	Заемные средства	1410	744	-	-
	Отложенные налоговые обязательства	1420	-	-	-
	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	-	-
	Итого по разделу IV	1400	744	0	0
V. Краткосрочные обязательства					
	Заемные средства	1510	-	-	-
	Кредиторская задолженность	1520	507 516	371 205	202 806
	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
	Оценочные обязательства	1540	-	-	-
	Прочие обязательства	1550	-	-	-
	Итого по разделу V	1500	507 516	371 205	202 806
	БАЛАНС	1700	533 673	389 293	219 412

Примечания

¹ Указывается номер соответствующего пояснения.

² Здесь и в других формах отчетов вычитаемый или отрицательный показатель показывается в круглых скобках.

Рисунок Д.2 - Бухгалтерский баланс ООО «ВОЛЖСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Приложение Е

Отчет о финансовых результатах

ИНН 6321237570
КПП 632401001

Форма по КНД 0710099
Форма по ОКУД 0710002

Отчет о финансовых результатах За 2021 г.

Пояснения ³	Наименование показателя	Код строки	За 2021 г.	За 2020 г.
1	2	3	4	5
	Выручка ⁴	2110	333 409	239 457
	Себестоимость продаж	2120	(317 639)	(223 278)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	15 770	16 179
	Коммерческие расходы	2210	(-)	(-)
	Управленческие расходы	2220	(24 263)	(21 577)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	(8 493)	(5 398)
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	-	-
	Проценты к уплате	2330	(132)	(-)
	Прочие доходы	2340	13 845	10 467
	Прочие расходы	2350	(2 508)	(3 402)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	2 712	1 667
	Налог на прибыль ⁵	2410	(735)	(373)
	в т.ч.:			
	текущий налог на прибыль	2411	(735)	(373)
	отложенный налог на прибыль ⁶	2412	-	-
	Прочее	2460	0	197
	Чистая прибыль (убыток)	2400	1 977	1 491
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	-	-
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода ⁵	2530	-	-
	Совокупный финансовый результат периода⁷	2500	1 977	1 491

Продолжение Приложения Е

Пояснения ³	Наименование показателя	Код строки	За 2021 г.	За 2020 г.
1	2	3	4	5
СПРАВОЧНО				
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	-	-
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

Примечания

³ Указывается номер соответствующего пояснения.

⁴ Выручка отражается за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов.

⁵ Отражается расход (доход) по налогу на прибыль.

⁶ Отражается суммарная величина изменений отложенных налоговых активов и отложенных налоговых обязательств за отчетный период.

⁷ Совокупный финансовый результат периода определяется как сумма строк "Чистая прибыль (убыток)", "Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода" и "Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода", "Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода".

Дополнительные строки отчета о финансовых результатах

Лист представляется за отчетный период 2021 года при принятии организацией решения о неприменении изменений, предусмотренных пунктом 2 приказа Минфина от 19.04.2019 г. №61н "О внесении изменений в приказ Министерства финансов Российской Федерации от 02.07.2010 г. № 66н "О формах бухгалтерской отчетности организаций", до указанного в данном пункте срока"

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	За 2021 г.	За 2020 г.
1	2	3	4	5
	Текущий налог на прибыль ⁸	2410		
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	-	-
	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	-	-
	Изменение отложенных налоговых активов	2450	-	-

⁸ Значения показателя заполняются по коду строки 2411 отчета о финансовых результатах.